15e Année ✕ N° 741

EUROPE : 0 FR. 30 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

30 Novembre 1912

VIE AU GRAND AIR

LE PRINCE FRÉDÉRIC DE PRUSSE JOUANT AU HOCKEY

Le Prince Frédéric de Prusse est un fervent du hockey et l'un des meilleurs joueurs allemands Notre photographie le représente au cours d'une charge vers les buts adverses.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

LES PLUS BELLES ÉTRENNES SPORTIVES

sont les volumes de

Sports = Bibliothèque

Collection illustrée complète en **24 VOLUMES**

DÉJA PARUS :

Le Football
La Boxe
Le Golf
Les Sports d'hiver
La Défense dans la rue
Les Courses à pied
L'Équitation et le Cheval
Le Cyclisme
L'Automobile
La Chasse à Tir
Les Courses de chevaux
La Lutte
Le Yachting
Les Animaux de sports
L'Escrime

Broché .. .. **6** fr.
Cartonné toile .. .. **7** fr.
Relié peau souple.. **10** fr.

En vente partout

Broché .. .. **6** fr.
Cartonné toile .. .. **7** fr.
Relié peau souple.. **10** fr.

En vente partout

PIERRE LAFITTE et Cie, 90,

LA PREMIERE HUILE DU MONDE

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

SPORTS D'HIVER A CHAMONIX
La location des chambres au **Savoy-Palace-Hôtel** est dès maintenant ouverte dans les bureaux de
THOS COOK & FILS 1, pl. de l'Opéra PARIS,
ou dans leurs Succursales. Ils fourniront gratuitement leur programme spécial et tous les renseignements concernant prix, facilités pour longs séjours, etc. etc.

LIRE
MUSICA
Le 1^er^ de chaque mo

L'ÉLECTRICITÉ dans le "HOME"

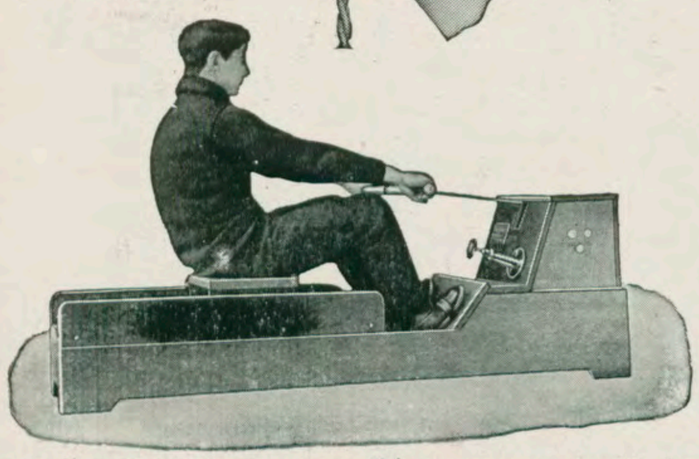
LE SHO, appareil électrique pour douches d'air chaud et d'air froid, séchage de la chevelure, etc. Prix : **75** fr.

LE TOURBILLON nettoyage par le vide au moyen de l'Electricité

LE TOURBILLON absorbe les poussières, supprime les battages de tapis, etc.

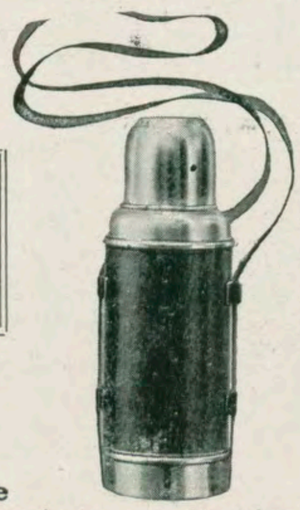
LE TOURBILLON est l'appareil le plus maniable, le plus léger, le plus simple, le plus économique, le plus pratique des appareils similaires. Prix, avec tous accessoires.. .. **280** fr.

LE VIBRO-MASSEUR Appareil électrique pour toutes les applications du massage vibratoire. Prix : **90** fr.



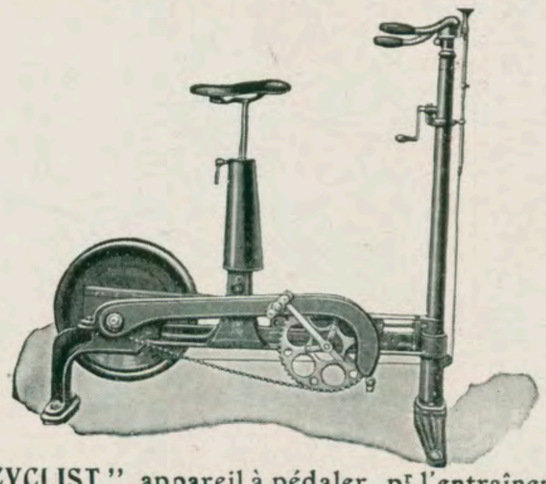
LE " ROWER ", appareil à ramer pour le développement des muscles et contre l'obésité et la constipation. Prix dep. **150** fr.

Visitez nos Salles de démonstration



Demandez nos notices spéciales Envoi gratuit

La Bouteille MAJIC conserve leur température aux liquides chauds ou froids. Prix depuis **8 fr. 50.**



Le "CYCLIST", appareil à pédaler, p^r^ l'entraînement en chambre, contre l'atrophie et l'enkylose, etc. Dep. 225 fr.

Etablissements PAZ & SILVA — **55, rue Sainte-Anne, PARIS (2^e^)**

La Vie au Grand Air

N° 741 — 30 Novembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

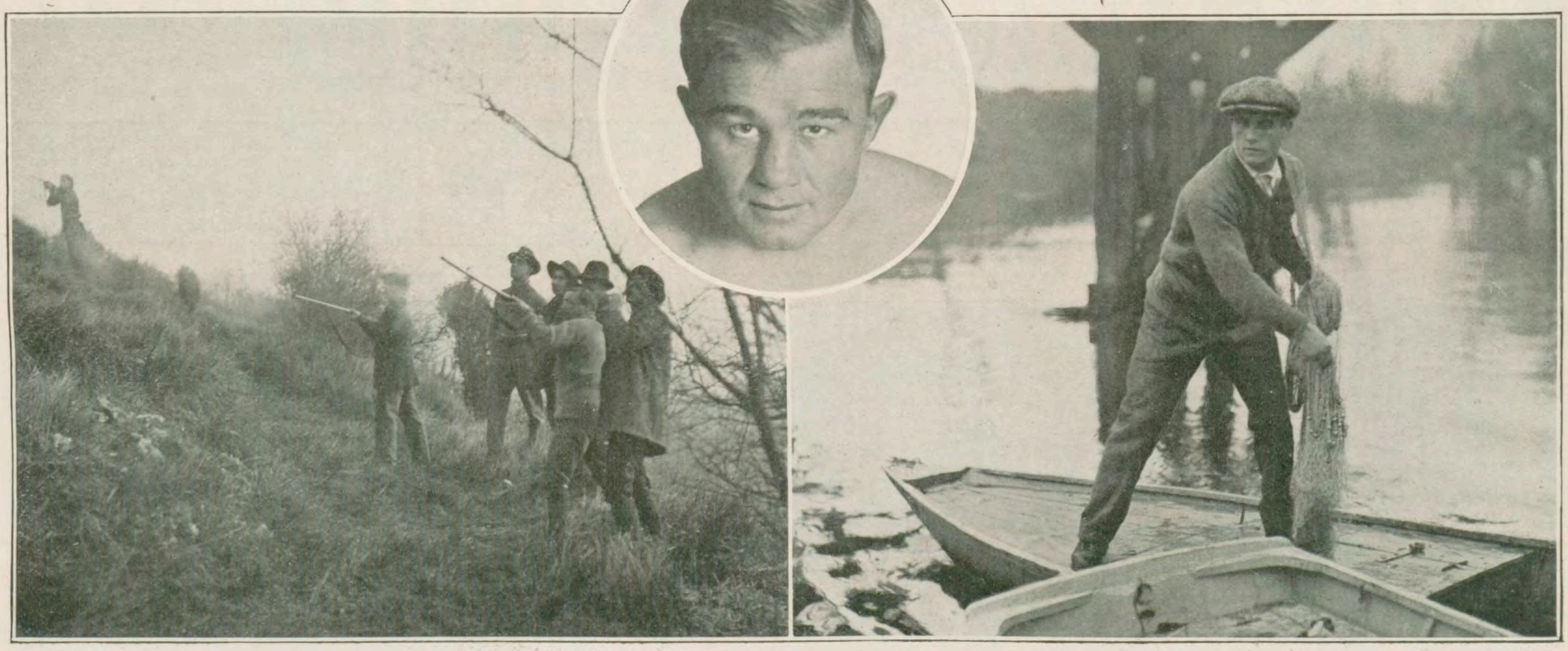
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE BOXEUR BERNARD DANS SES QUARTIERS D'ENTRAINEMENT

Le boxeur français Bernard, qui va rencontrer, le 4 décembre, le champion du monde des poids moyens Billy Papke, pour le titre, s'entraine avec soin, à Manitot, près de Vernon. Vivant la saine existence de la campagne, s'entrainant avec des Français, des Américains et des Anglais, il se présentera en pleine forme, avec l'espoir de réussir là où échouèrent ses camarades Moreau et Carpentier.

AVANT LE MATCH PAPKE-BERNARD



A LA CHASSE
Bernard, le jeune boxeur qui va rencontrer Billy Papke, le 4 décembre, pour le titre de champion du monde des poids moyens, s'entraîne à Manitot, près Vernon.

BILLY PAPKE
L'Américain Billy Papke, vainqueur de Moreau et Carpentier, qui va rencontrer Bernard.

LE LANCEMENT DE L'EPERVIER
Bernard vit l'existence pure de la campagne, occupant les loisirs que lui laisse l'entraînement aux plaisirs et aux sports les plus revivifiants.

BERNARD S'AMUSE
En haut, le jeune Bernard s'amuse à lancer le poids avec une grosse pierre. En bas, il va chercher du bois.

LA TAILLE DES ARBRES
Bernard sera également très entraîné comme agriculteur.

BERNARD FORT DES HALLES
Eudeline charge sur les épaules de son poulain un sac de pommes de terre. En haut, Bernard coupe du bois.

NOTRE NUMÉRO DE NOËL

C'est samedi prochain que paraîtra le *Numéro de Noël* de la *Vie au Grand Air*. Nous avons la conviction que tous nos lecteurs attendront ce moment avec impatience, lorsqu'ils connaîtront l'effort que nous avons fourni pour leur présenter un album splendide et dépassant, autant en luxe qu'en intérêt, tous ceux qui l'ont précédé.

Nous n'insisterons pas pour rappeler combien la *Vie au Grand Air* fut brillante, depuis la transformation que nous lui avons fait subir au début de l'année. Nous persévérerons dans la voie que nous nous sommes tracée et nous espérons continuer à recevoir les encouragements précieux, les idées intéressantes que ne cessent de nous adresser ceux qui nous ont accordé leur confiance.

Un rapide coup d'œil sur le sommaire du numéro de Noël donnera une première idée de ce qu'il sera.

La couverture en trois couleurs est due au maître Orazi. Huit hors-texte, en trois couleurs également, donneront les traits des grands champions de l'année et rappelleront les performances qui les ont rendus fameux. Ce sont :

EDMOND AUDEMARS, recordman de Paris-Berlin en aéroplane.

GEORGES BOILLOT, vainqueur du Grand Prix de l'Automobile-Club.

VICTOR RIGAL, 1er de la Coupe de l'*Auto*.

ODILE DEFRAYE, gagnant du Tour de France cycliste.

L'INDIEN THORPE, qui remporta aux Jeux Olympiques, les épreuves du pentathlon et du décathlon.

LAURENTZ, le brillant joueur de tennis.

CHARLES LEDOUX, le champion d'Europe de boxe.

J. REIFF, le célèbre jockey.

En outre, deux doubles pages en couleurs dues au pinceau de Jean Lefort, rappellent des épisodes du *Grand Prix d'Anjou* où Garros lutta contre les éléments déchaînés et du *Circuit de Dieppe* que le duel de Boillot et de Bruce Brown rendit si émouvant.

On trouvera également onze grands portraits de champions de l'année qui se sont signalés particulièrement dans divers sports :

MM.

MAURICE BIENAIMÉ (Aéronautique).	PAUL COLAS (Tir).
MOUNIC (Football).	GASSIAT (Golf).
LUCIEN GAUDIN (Escrime).	VAN LANGHENDONCK (Tir aux Pigeons).
MARQUIS DE L'AIGLE (Chasse à courre).	THUBÉ (Yachting).
JUGE-MONTESPIEU et RENÉ RICARD (Concours Hippique).	CAPITAINE CARIOU (Hippisme).

Telle sera la partie consacrée aux illustrations. En ce qui concerne le texte, nous publierons les quatre articles suivants, écrits par des célébrités fameuses et populaires :

LA PSYCHOLOGIE DE L'AVIATEUR, par ROLAND GARROS.

LES JOIES DE LA VITESSE, par GEORGES BOILLOT.

L'ANNÉE DES REVÉLATIONS, par LUCIEN PETIT-BRETON.

NE CHERCHONS PAS A IMITER, par JEAN BOUIN.

La *Vie au Grand Air-Noël* ne sera vendue que 2 francs et nous croyons que, plus que jamais, nous pouvons donner le conseil à ceux qui voudront se la procurer, de la retenir d'avance. Rappelons que nos abonnés la recevront, comme ils reçoivent tous les numéros spéciaux, gratuitement.

NOTRE NUMÉRO DU SALON

Notre album de Noël sera suivi d'un numéro sur le Salon de l'Automobile. Selon notre habitude, nous donnerons un compte rendu technique et photographique très complet, sans pour cela négliger les autres événements sportifs. Tout ce qui concerne l'illustration du Salon sera publié dans un supplément et la formule de la *Vie au Grand Air* ne subira pas de modifications qui pourraient ne point convenir à ceux qui préfèrent d'autres sports à l'automobile. C'est dans ce numéro, notamment, que nous donnerons le compte rendu complet du match de boxe Billy Papke-Bernard.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

LE MOT ET LA CHOSE

Des mots! des mots! disait *déjà Hamlet dans Shakespeare, ce qui nous rajeunit de plus de trois siècles. Nous n'avons point perdu le goût du mot, et je n'en veux pour preuve que le prodigieux succès du double referendum organisé par notre confrère la* Presse *sur ce double sujet :*

« Trouver un mot plus simple qu'hydro-aéroplane, et trouver un mot qui exprime l'action de se poser sur l'eau avec un hydro-aéroplane ».

Question moderne, s'il en fut.

Les vocables les plus étranges ont vu le jour. L'hydro-aéroplane a été successivement baptisé hydravion, hydrocanot, mouette (ce qui est déjà une marque de champagne), aérhydroplane, hydro-aéroplane, avionneau, etc., et l'on nous a parlé d'amerrir, d'amarir, d'hydravier, d'alaquer, d'alacir (à cacheter sans doute) d'aquarir, d'affleurir, d'amariner (comme les harengs de la Baltique), de tangenter, de mouettir (ce qui ne veut pas dire se mettre en sueur), de mouiller, d'aquaflotter, d'aquaposer, d'ahidroliauter (sic), d'aérocuicer (!) d'aquater, de stabler (stabler le mouette sans doute), de voloterraquer, de katamerir, et de caduroller, voire d'escaler (un escaler qui n'aurait pas de marches, comme disait déjà Mac Nab), de raflouer, de sureauter, de tienaireauer, d'athydrir, de poissonner, de pénaquer, de waterflotter (pas de confusion), d'hydro-pipleaner, et des je ne sais combien d'autres vocables qui sentent en général la pharmacie.

J'avoue être le père de cet affreux vocable hydro-aéroplane, mais, tout comme Agamemnon sacrifiant Iphigénie, je suis prêt à sacrifier mon enfant. Est-ce qu'on dit un véhicule automobile ou un vélocipède? On dit une auto, un vélo. On dira donc tout simplement un hydro. *Auto, vélo, aéro, hydro, les trois premiers ont déjà fait fortune. Hydro fera la sienne; sans doute, le mot une fois traduit ne veut rien dire, auto, non plus, ni vélo, ni même aéro.*

Quant à se poser sur l'eau, il y a une façon très simple de le dire : c'est se poser sur l'eau. La Bruyère l'écrivait déjà : Vous voulez dire : il pleut? Dites : il pleut.

Prendre le train est une opération un peu plus ancienne et un peu plus courante que se poser sur l'eau en hydro. On dit néanmoins : je prends le train *et non « j'awagonne », je convoite ou même « j'enchemindeferte ». On dit également descendre d'autobus et non « asphaltir » ou « pavédeboiter ». On ne crée des verbes qu'à la naissance des langues. Les civilisations avancées créent des choses nouvelles et se servent des mots tout faits.*

FOOTBALL-RUGBY

Stade-Racing !

Le R. C. F. triomphe de loin.

Nous avons retrouvé dimanche, face à face, les deux clubs doyens de l'athlétisme français. Jadis, ce match de football rugby, « Stade-Racing », se disputait devant quelques centaines de farouches partisans des deux clubs, sur un quelconque terrain de banlieue. On se battait sur le terrain, on se battait dans le public.

Aujourd'hui, dix mille personnes accourent au Parc des Princes, et le heurt des deux adversaires a un cadre presque majestueux. Bien des cœurs battent encore la chamade, mais on sait aujourd'hui applaudir les beaux coups, indistinctement, et, dimanche, les stadistes battus, et je suis dans leurs rangs, se sont inclinés devant la victoire régulière, indiscutable de l'équipe la plus rapide, la plus athlétique, la plus puissante.

Le Racing-Club de France a, cette année, tout ce qu'il faut pour constituer une « grande équipe », et, peut-être, la plus formidable qu'il y ait jamais eu en France. Que les bleu ciel et blanc trouvent un demi de mêlée, et ils auront une de ces combinaisons arrière telles que nos bons amis d'Outre Manche n'en ont pas souvent connues.

Mais, actuellement, tout cela a besoin d'être mis au point.

Je continue à croire que Lane fera un merveilleux demi d'ouverture — ce phénomène que nous ne possédons pas encore en France. Il a déjà beaucoup des qualités de l'Irlandais Lloyd, les coups de pied exceptés. Que ce joueur si complet, si sûr, consente à travailler, à écouter les conseils de compétences vraiment autorisées. Qu'il apprenne à feinter, et cela ne doit pas lui être impossible, qu'il file un peu plus droit — non dans son attaque personnelle qui est déjà très perçante, comme un trait de flèche, mais lorsqu'il part pour amorcer l'attaque de ses trois-quarts — qu'il n'hésite pas à passer dès l'instant où son ouverture lui paraît avortée ou en péril, et alors, nous aurons un homme de premier ordre à ce poste qui constitue la vraie clef d'une équipe de rugby.

LANE
Capitaine du Racing.

J'en reviens à l'équipe. Tout l'ensemble de la mécanique a besoin d'être mis au point. Cela fonctionne par à-coups, très bien, très dangereusement pendant quelques minutes, et puis hop! le ressort paraît sauter, et la machine paraît tout entière détraquée.

Il y a, en vérité, peu de chose à faire pour remettre tout cela en état. Il y a, maintenant, de la bonne volonté chez les bleu-ciel et blanc, il y a, surtout, une ardeur, un désir de vaincre qu'ignoraient il y a encore cinq ou six ans ceux qu'on appelait les gentlemen de la Croix Catelan. Je suis donc persuadé que l'équipe du Racing tiendra cette saison toutes les promesses qu'elle nous fait depuis un mois, en de brillants éclairs, tels que la seconde mi-temps du match contre le S. C. U. F., et les quelques minutes de beau jeu qu'elle nous offrait contre le Stade Français, dimanche dernier.

Le Stade Français, lui, a une saison bien cruellement malchanceuse. Ses meilleurs hommes, ceux dont il avait besoin pour lutter contre des André, des Failliot, des Lane, des Strohl, des Dussans, ceux-là sont successivement mis hors de combat : Combes, l'arrière sûr, le mur contre lequel viennent se briser les attaques; Lesieur, le trois-quarts aile prodigieusement rapide, le joueur ardent, acharné, celui qui souleva l'enthousiasme des Gallois, l'an dernier, à Newport, au cours du match France-Pays de Galles; Charpentier, le demi d'ouverture de l'équipe de France et le capitaine du Stade, Podevin, Russel, et surtout l'incomparable Peacock, tous ceux-là éloignés du terrain.

Et cependant, le Stade Français, grâce aux ressources incomparables de son recrutement dans les équipes inférieures, a fait une belle partie qui fut souvent égale.

Le Racing gagna par quelques instants de grand jeu, par les exploits d'hommes terriblement vites et puissants, mais le Stade tint sa partie, et souvent domina. Son essai fut de toute beauté, le meilleur certainement avec celui qu'André marqua pour le Racing, à la dernière minute de la partie.

Le Stade n'est pas parti découragé dimanche. Il se présentait sur le terrain, meurtri, amputé des meilleurs des siens. Qu'il rassemble ses forces, qu'il guérisse ses invalides et il retrouvera certainement ses heures de victoire et de joie.

Il eut, en Communeau, le meilleur avant sur le terrain; en Guilloux, un demi de mêlée que je souhaiterais au Racing, tant sa passe est sûre, mathématique, tant il sait se sortir des positions difficiles. Je lui ai notamment vu amorcer, par passe longue, et cela au milieu d'un cafouillage d'avants, un mouvement des lignes arrières, de façon tout à fait supérieure.

Jacques Dedet a prouvé un sérieux retour de forme. Il est redevenu ardent et décidé. Il a fait une très bonne partie.

Je ne vous raconterai pas la bataille. Elle fut simple. Le Racing prend un gros avantage, puis semble s'endormir. Le Stade lui mène la vie dure, marque à son tour, et, enfin, le Racing, par deux fois, ordonnant son désordre, réussit à augmenter notablement le total de ses points. Au résumé : 19, soit 5 essais, 1 but sur coup tombé, pour le Racing, à 3 points, 1 essai au Stade Français.

GÉO LEFÈVRE.

Les raisons d'une défaite.

Le Stade français et le Racing-Club de France se sont rencontrés, dimanche dernier, dans le match « aller » du Championnat de Paris.

Ainsi que le faisait prévoir la composition des deux équipes, le R. C. F. est sorti vainqueur de la rencontre, il marqua même, contre son adversaire malheureux, un assez grand nombre de points, alors, qu'à l'ordinaire, le « score » final ne montre jamais grand

écart entre les deux teams, lors de ces matches fameux.

A cela deux raisons, la supériorité individuelle, indiscutable, des hommes de l'équipe gagnante sur celle des joueurs du S. F. présents, ce jour-là, sur le terrain; l'absence, par suite de blessures, de plusieurs bons équipiers dans le team vaincu.

Il est évident, aux yeux de tous, que le R. C. F. comprend, cette année, dans ses lignes arrières, un certain nombre d'équipiers, dont la valeur athlétique dépasse nettement l'ordinaire. Aux ailes, deux hommes lourds et vites, au centre, deux unités solides et pénétrantes, une paire de demis au-dessus de la moyenne de celle de France, une ligne d'avants honnête. Mais, c'est certainement plus par les moyens physiques, dont la nature généreuse a doté les équipiers du R. C. F. que par leur science du jeu, et les combinaisons qu'ils effectuent, que leur team est sorti vainqueur dimanche, et je ne pense pas que d'aucuns aient trouvé que leurs essais, quoique incontestables et mis à part le dernier, aient été amenés de façon scientifique et calculée. Ils ont été dus à la vitesse de Failliot et d'André, à la pénétration de Lane, qui n'ont pas trouvé, devant eux, des hommes de valeur athlétique suffisante pour les arrêter. Il est certain, qu'avec de tels éléments, l'équipe du R. C. F. peut être des plus redoutables, et peut, sans conteste, devenir la meilleure de France, mais pour ce faire, s'il y a peu à acquérir pour chaque homme en particulier, il y a beaucoup de travail à fournir, pour l'étude du jeu d'ensemble et les combinaisons de la division d'attaque.

L'absence de quelques équipiers du S. F. a fortement handicapé ce Club, elle a forcé la commission de sélection à opposer aux brillantes individualités du R. C. F., des équipiers qui ont pu suppléer par toute leur bonne volonté et leur ardeur, à leur manque plus ou moins grand de classe.

Dans son ensemble, ce ne fut pas un beau match et l'on ne vit rien, d'un côté ou de l'autre qui mérite l'admiration. Le vainqueur a droit à des éloges, c'est une jolie victoire, une des plus belles qu'un des adversaires ait jamais remportées sur l'autre; le S. F. doit penser à la revanche, et, dès maintenant, j'en sais qui la voudraient éclatante ; l'espoir est une bien douce chose !

JACQUES DEDET.

Poignée de nouvelles.

Le Stade Français rencontrera demain l'équipe anglaise du Rosslyn Park. Il faut souhaiter qu'il se présente avec une équipe enfin reconstituée.

— Les Africains du Sud qui, lors de leur tournée de 1906, avaient été battus par l'équipe d'Écosse, ont pris leur revanche en battant samedi dernier ce redoutable team par 16 points à 0.

— Le classement du Championnat de Paris de rugby s'établit ainsi à l'heure actuelle : Racing, 9 points; S.-C.-U.-F., 7 points; Vaugirard, 4 points; Stade Français; 2 points; P.-U.-C., 2 points.

AVIATION

La sécurité en vol

Comment obtenir la stabilité.

D'APPAREILS stabilisés, nous n'en connaissons, pour les avoir vus à l'œuvre, que deux types: le Moreau, stabilisé par un dispositif faisant partie intégrante de l'aéroplane et inséparable de celui-ci, et le Doutre, comportant un système stabilisateur amovible.

Dans le Moreau, l'action stabilisatrice est exercée par une queue à grande surface dont l'incidence totale varie suivant les déplacements relatifs de la voilure principale autour de l'axe de suspension du système pendulaire supportant la nacelle. Si l'appareil cabre, la voilure oscille autour de l'axe de suspension et, par suite, la queue tend à se rapprocher du siège pendulaire resté vertical; mais une bielle, articulée d'une part au siège, et d'autre part à l'extrémité d'un levier solidaire de la queue, augmente l'incidence de cette dernière, qui provoque ainsi le redressement de l'ensemble. Si l'appareil tend à piquer, la manœuvre inverse s'effectue.

D'assez grosses objections de principe avaient été opposées au système pendulaire, dont, en vertu de l'inertie, il y avait lieu de craindre certaines contre-indications; mais un freinage du pendule par une masselotte ou une plaque de rafale y a suffisamment répondu. De plus, l'expérience a parlé et, l'ayant essayé personnellement, je puis affirmer que le fonctionnement du Moreau est parfait.

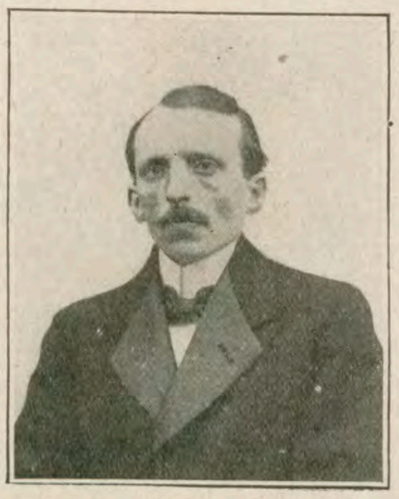
Le stabilisateur Doutre procède d'une manière plus rigoureusement scientifique, car, au lieu d'être sensible aux variations d'incidence, il l'est aux variations de la vitesse, c'est-à-dire qu'il s'attaque plutôt à la cause qu'à l'effet.

Le Doutre est constitué par une plaque métallique verticale fixée à l'extrémité d'une tige parallèle à l'axe longitudinal de l'appareil stabilisé.

Cette tige peut se déplacer suivant son axe et comporte des ressorts de rappel réglés pour un effort déterminé, suivant la vitesse de régime de l'aéroplane.

On conçoit donc qu'à chaque variation de la vitesse relative, correspond une variation de la pression reçue par la plaque et conséquemment, un déplacement de la tige qui supporte celle-ci. La tige commandant un tiroir de distribution d'un servo-moteur à air comprimé, relié aux organes stabilisateurs, chacun de ses déplacements provoquera une manœuvre correspondante de ceux-ci.

A la plaque-anémomètre est venu s'ajouter, en remplacement des masselottes du modèle Doutre 1912, une sorte de sustentamètre sensible aux variations dans le sens vertical et dont les indications s'ajoutent à celles de l'anémomètre. Ce sustentamètre est composé d'une masselotte fixée sur une tige horizontale articulée autour d'un axe transversal et dont les oscillations sont transmises au servo-moteur par un renvoi vertical.



M. DOUTRE.

Tous accessoires compris, le Doutre 1913 ne pèse que 20 kilogs. C'est peu, si l'on considère les grands services qu'il est appelé à rendre. Depuis deux ans déjà, ce système donne d'excellents résultats, et les perfectionnements apportés permettent de penser qu'ils seront meilleurs encore dans l'avenir.

A ces deux types de stabilisateurs ayant fait leurs preuves, j'ajouterai le dispositif Paul Huguet, qui repose sur le même principe que le Doutre, mais ne nécessite pas l'adjonction d'un servo-moteur : il agit, en effet, directement sur le stabilisateur avant, à l'extrémité arrière de quoi il est monté.

Malgré tous les efforts et le tapage faits par son inventeur, ce système n'a pas encore reçu la consécration de l'expérience. Il serait cependant intéressant de l'essayer une bonne fois en vol, en raison de sa simplicité et de son poids extrêmement réduit.

Il existe bien encore trois ou quatre stabilisateurs, prétendus plus merveilleux les uns que les autres, mais leur mise au point se prolonge de telle sorte qu'il convient d'en attendre tranquillement la fin.

Roger Sommer a présenté un appareil extrêmement ingénieux, que l'on a classé dans la catégorie « stabilisateurs », bien qu'en réalité il mérite plutôt le nom de « correcteur ». En effet, cet appareil n'entre en action que par la volonté du pilote et ne saurait agir par lui-même : il ne réunit donc pas les conditions exigées pour justifier le terme employé — à tort — pour le désigner.

La solution est très mécanique et d'exécution impeccable : sur l'axe transversal d'articulation du levier de manœuvre habituel — à simple ou double mouvement — est calé un grand pignon en prise directe avec un petit pignon amplifiant les déplacements longitudinaux du levier. Sur l'axe de ce dernier pignon est calé une sorte de secteur métallique comportant une glissière courbe formée de trois arcs de cercles successifs. L'arc du milieu est concentrique à l'axe; celui du fond tend à s'en éloigner, et celui du bas à s'en rapprocher. Dans la glissière, coulisse un galet solidaire d'une tringle rigide commandant le plan semi-fixe arrière, à l'extrémité de quoi oscille le gouvernail de profondeur.

Tant que le pilote n'effectue que des manœuvres normales, le galet n'est pas entraîné, puisque la glissière ne parcourt que l'arc concentrique à son axe; mais, si le mouvement atteint une certaine amplitude, la partie excentrique de la glissière entre en jeu, le galet est entraîné, et une légère résistance avertit le pilote.

Supposons, à présent, que l'aéroplane tende à s'engager ou à se cabrer; instinctivement, le pilote poussera et tirera son levier à fond, et par l'intermédiaire de la glissière, le galet sera entraîné par la partie excentrique correspondant à la manœuvre exécutée et provoquera la variation d'incidence, positive ou négative, du plan semi-fixe arrière sollicité par la tringle. L'action de ce plan viendra s'ajouter à celle du gouvernail de profondeur et contribuera ainsi au rétablissement de l'équilibre.

Le « correcteur » Sommer est, sans contredit, la plus importante nouveauté de l'année, en ce qui concerne la stabilisation commandée. Souhaitons que l'expérience vienne confirmer cette impression.

HENRI MIRGUET.

(1) Voir le n° 740.

Poignée de nouvelles.

Le nouveau dirigeable *Fleurus*, construit entièrement par l'armée, vient de faire ses premiers essais.

— L'aviatrice connue, la baronne Raymonde de Laroche, s'entraîne à Reims.

— Les aviateurs Marc Pourpe et Georges Verminck voguent vers Colombo où ils vont faire des exhibitions. Charles Verminck les y rejoindra, mais il veut passer auparavant son brevet militaire.

AUTOMOBILE

Les bidons d'essence

Pourquoi ils ne sont pas pleins.

Nous avons signalé, dans un précédent article, combien souvent il arrivait que les bidons d'essence, vendus comme contenant cinq litres, présentaient un vide considérable. Et nous avions posé cette question : quels sont les responsables ? Raffineurs ou revendeurs ?

Par nos enquêtes chez plusieurs raffineurs, nous avons pu acquérir la conviction que les bidons sortent pleins des ateliers de remplissage. La vidange partielle s'effectue entre le moment où les bidons sont mis en caisses et celui où le chauffeur en verse le contenu dans son réservoir.

Chez les raffineurs, les bidons qui rentrent vides sont l'objet d'un examen sommaire avant le remplissage. Ceux qui paraissent avariés sont mis de côté pour être réparés. Après le remplissage, on examine de nouveau les récipients. Ceux qui laissent écouler l'essence, sont soudés aux points faibles et remplis de nouveau.

D'ailleurs, ce ne sont pas les légers « manque à remplir » qui sont incriminés par les consommateurs : ceux-ci ne s'insurgent que quand le vide atteint de trop fortes proportions.

Or, l'essence peut s'écouler de deux manières : soit par une fuite du bidon, soit par le bouchon.

La brutalité avec laquelle sont manutentionnées les caisses d'essence, soit dans les voitures, soit dans les wagons, peut produire des fuites dans les bidons déjà fatigués. Si la fuite est importante, le bidon arrive à peu près vide chez le revendeur qui, dans ce cas, obtient du raffineur l'échange gratuit contre un bidon plein. Si la fuite est moins importante, elle reste invisible, l'essence s'évaporant au fur et à mesure de sa sortie du récipient. C'est alors le consommateur qui en pâtit. Malheureusement, il ne constate le vide qu'après débouchage.

Il arrive encore trop fréquemment que des revendeurs peu scrupuleux font délibérément un trou dans le bidon, recueillent l'essence qui s'en échappe, et rebouchent d'un point de soudure l'orifice: c'est alors le raffineur qui est volé par cette pratique, son client lui retournant le bidon pour échange.

Mais le plus souvent, l'essence sort du bidon simplement par le bouchon, frauduleusement ou non.

Le bouchage des bidons est en effet *partout* très défectueux. Le cuir qui garnit le fond du bouchon est trop souvent beaucoup trop *sec*, et trop mince.

Un dévissage, même très minime, permet à l'essence de s'écouler dans ce cas.

Mais, même avec des joints en cuirs gras et épais, on arrive à dévisser suffisamment le bouchon pour l'essence s'écoule.

Enfin, l'évaporation de l'essence ne produit un vide dans les bidons que si le joint du bouchon est mauvais, ou mal serré. L'essence, ainsi *récupérée* par des revendeurs, est vidée dans des bidons qui, naturellement, ne portent plus le plomb de garantie.

Voilà donc, en quelques mots, expliqué *comment* on nous vole. Cherchons maintenant ce qu'il y a à faire pour éviter d'être volés. Car il y a bien là un vol commis au préjudice du consommateur.

Il n'a d'autre arme, répétons-le, que le refus pur et simple: 1° De tout bidon ne portant pas le plomb de garantie intact; 2° De tout bidon non plein.

De nombreux lecteurs nous font observer qu'en refusant des bidons débouchés, on lèse le marchand d'essence, à qui le raffineur refusera de reprendre ce récipient d'où le plomb de garantie a été enlevé.

Si le revendeur a fraudé lui-même en vidant sciemment ses bidons, c'est pain bénit que de les lui laisser pour compte. Si, au contraire, il est honnête (ce qui est d'ailleurs, nous l'espérons, le cas général), il est incontestable qu'il est lésé.

Mais, lésé, il cherchera à se défendre à son tour, en agissant sur le raffineur.

Or, nous, consommateurs, sommes trop éloignés du producteur pour avoir sur lui une action.

En déchaînant contre lui la horde de ses clients mécontents, nous arriverons peut-être à obtenir qu'il étudie un moyen de fermeture plus efficace.

Refusons donc impitoyablement les bidons qui contiennent une quantité d'essence notablement inférieure au contenu théorique.

Nous payons, Dieu merci! l'essence assez cher pour exiger d'avoir au moins notre compte!...

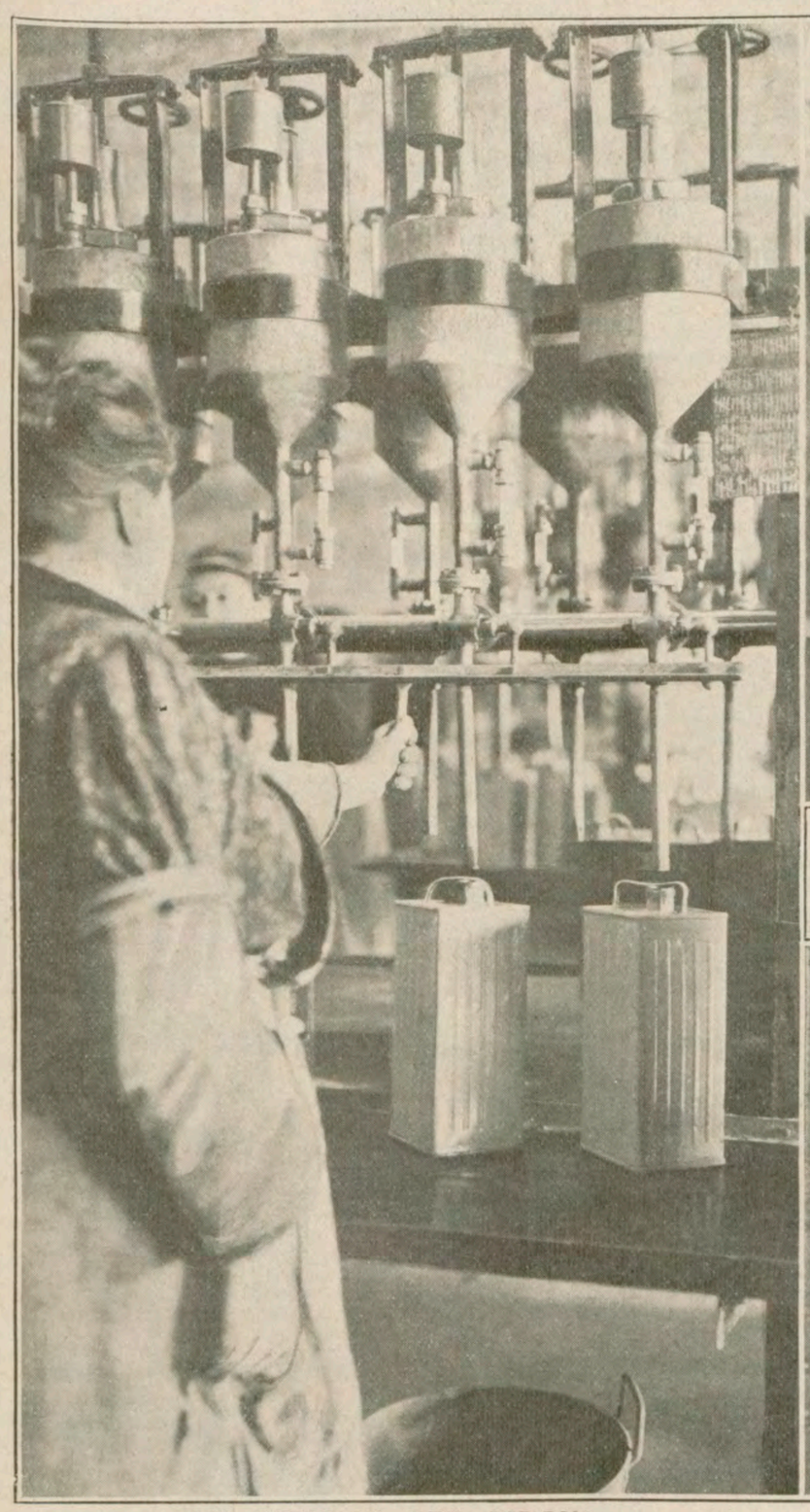
HENRI PETIT..

Poignée de nouvelles.

— A peine le Salon de l'Automobile anglais était-il terminé que celui des cycles et motocycles ouvrait. Il fermera ses portes aujourd'hui.

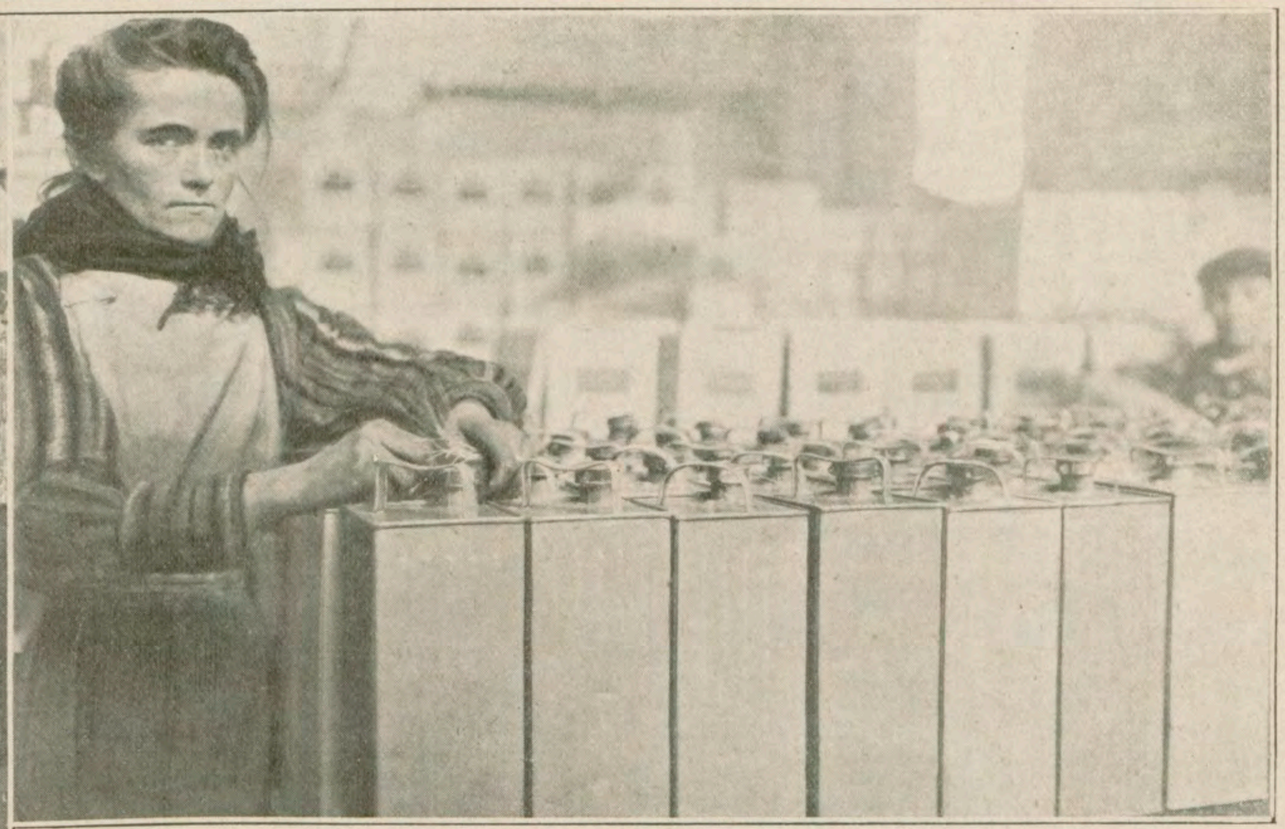
— L'Automobile-Club de Hongrie organisera en mai 1913 une épreuve internationale de voiturettes qui comprendra 4 ou 5 étapes d'environ 400 kilomètres chacune.

COMMENT ON REMPLIT LES BIDONS D'ESSENCE (1)



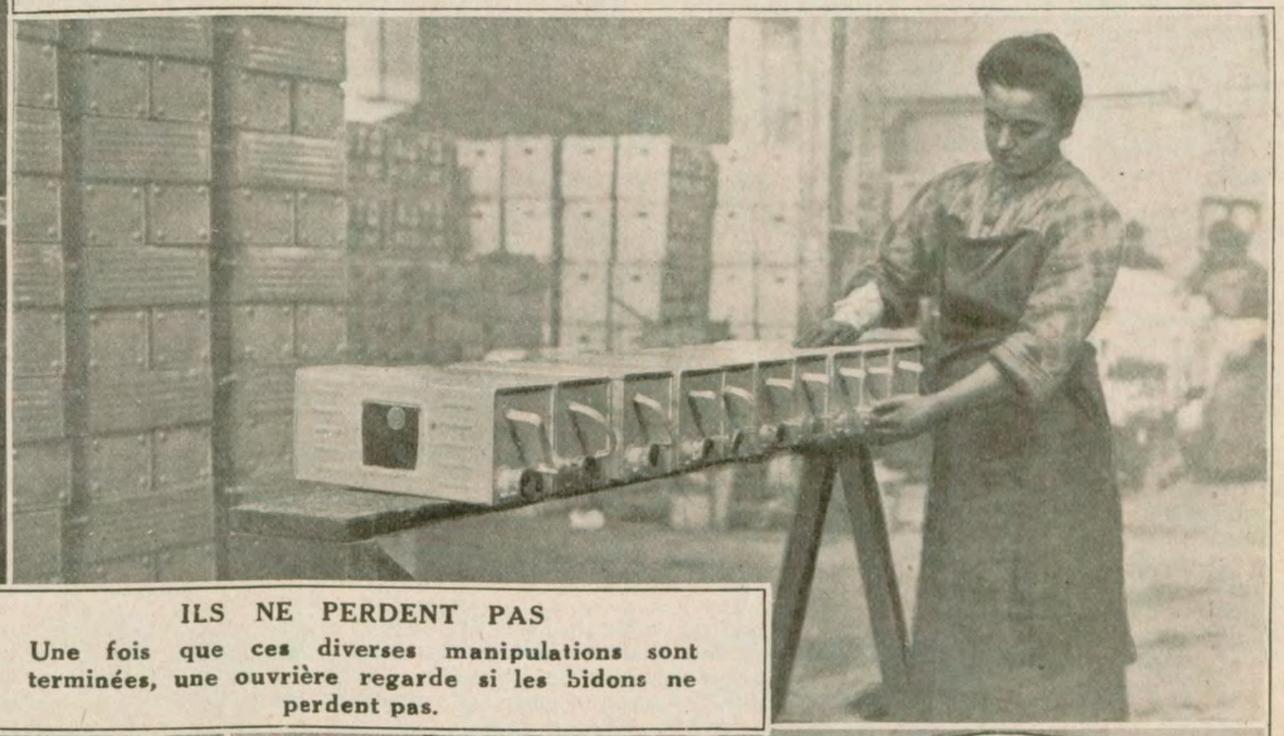
ON REMPLIT LES BIDONS

L'ouvrière remplit les bidons d'essence jusqu'au bord. A ce moment, ils sont bien pleins et possèdent le nombre de litres annoncé par le raffineur.



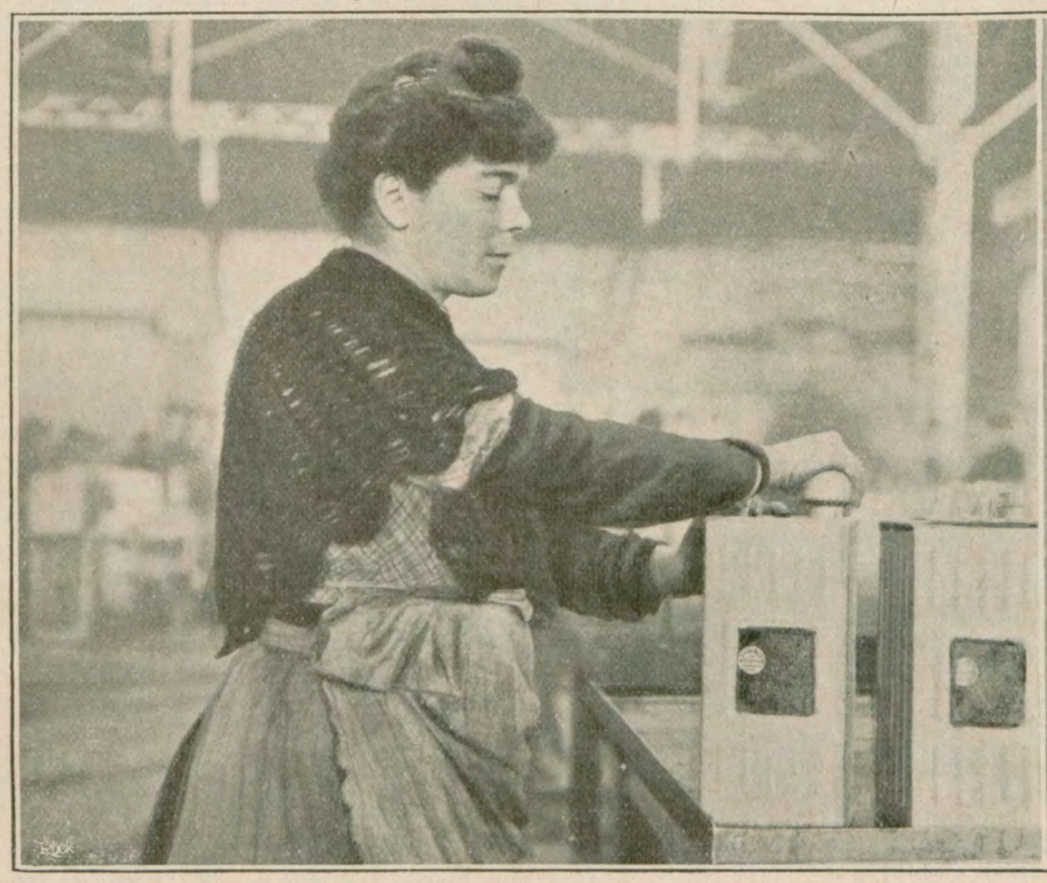
ON PLOMBE LES BIDONS

Dès que les bidons sont remplis, ils passent à un autre service où on opère la fermeture hermétique et où l'on pose un plomb au bouchon.



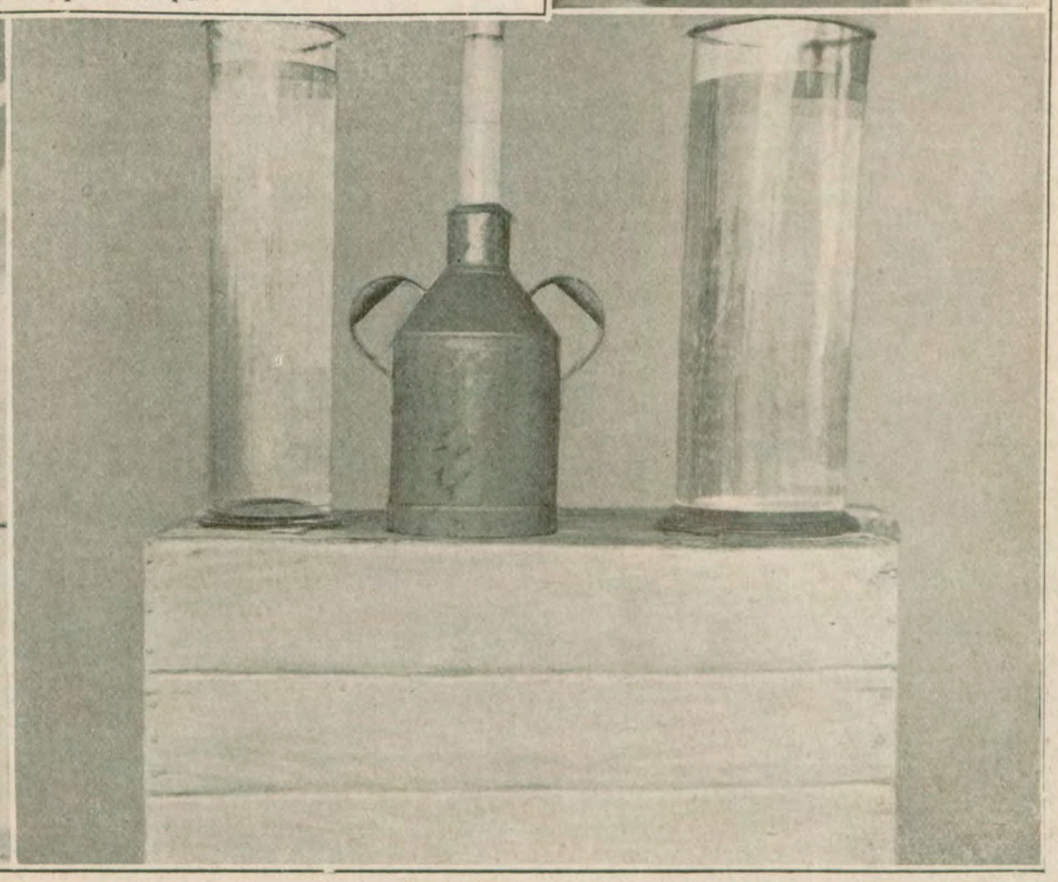
ILS NE PERDENT PAS

Une fois que ces diverses manipulations sont terminées, une ouvrière regarde si les bidons ne perdent pas.



LA POSE DU BOUCHON

Les bouchons que l'on pose sur les bidons forment une fermeture absolue et il est impossible de retirer de l'essence, d'autant plus que le plomb empêcherait toute fraude de ce côté.



LES MESURES D'ESSENCE

Cette photographie représente les diverses mesures qui servent aux raffineurs pour remplir les bidons. On voit que toutes les précautions sont prises par eux pour empêcher toute supercherie.

(1) Voir l'article p. 914.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — *Rubgy*. — Stade de Colombes. — Sporting-Club Universitaire de France contre Stade Bordelais Université-Club.

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — *Hippisme*. — Auteuil Prix de la Haye Jousselin.

DIMANCHE 1er DÉCEMBRE. — *Cyclisme*. — Palais des Sports : Le championnat d'hiver, etc.

LUNDI 2 DÉCEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Saint-Ouen.

MARDI 3 DÉCEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Enghien.

MERCREDI 4 DÉCEMBRE. — *Boxe*. — Cirque de Paris : Match Billy Papke-Bernard pour le titre de champion du monde.

JEUDI 5 DÉCEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Auteuil.

VENDREDI 6 DÉCEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Saint-Ouen.

Ce doit être une plaisanterie : le Stade Bordelais la trouve de mauvais goût.

Un journal écossais publiait, il y a quelques jours, une annonce, d'après laquelle le Stade Bordelais demandait un bon demi d'ouverture. Il était spécifié dans l'annonce qu'une excellente situation était offerte à l'équipier accepté!

Cette annonce, aussitôt connue, a causé dans le monde sportif un vif émoi; d'une part, les dirigeants bordelais protestent énergiquement, et prétendent n'avoir jamais écrit ; d'autre part, la Scottish Rugby Union a ordonné une enquête, et a interdit à tous les Clubs qui relèvent d'elle, de rencontrer le S. B. U. C. jusqu'à plus ample informé.

Pour notre part, nous croyons que les Universitaires bordelais ont été victimes d'une plaisanterie aussi stupide que lâche. Ce qui a donné un semblant de raison à cette information, c'est le fait qu'un joueur anglais est justement arrivé à Bordeaux, trois jours après l'annonce du journal le *Referee*.

Nous doutons fort que l'on découvre l'auteur de cette mauvaise galejade!

M. Deperdussin donne 100.000 francs pour la Coupe Gordon-Bennett.

Le sympathique constructeur, qui a gagné cette année, à Chicago, la Coupe Gordon-Bennett d'aviation, vient de mettre à la disposition de l'Aéro-Club, en vue de l'épreuve de l'an prochain, l'Aérodrome de la Champagne, des hangars spécialement aménagés et une somme de 100.000 francs.

Ce geste qui honore vivement M. Deperdussin sera vivement apprécié en France et l'étranger.

D'autre part, la Coupe des sphériques sera organisée à Paris. Les départs seront pris soit aux Tuileries, soit à Bagatelle, soit à Vincennes. Mais les Tuileries seront choisies de préférence... si M. Lépine y consent.

Il regardait en l'air... (air connu...)

Lors d'un meeting d'aviation dont les péripéties se sont déroulées dans une ville du centre, il y a quelques semaines, les organisateurs avaient clos le champ d'aviation d'une haute palissade, afin que l'on ne puisse voir les envols et les atterrissages des pilotes sans bourse délier.

A l'une des entrées, un brave gardien se tenait en permanence, pour surveiller le tourniquet.

Il voit soudain arriver vers lui toute une troupe de spectateurs qui se précipitent vers lui :

« Vos tickets, dit le fonctionnaire zélé.

— Je les ai, répond le dernier des arrivants, laissez passer.

Quinze personnes entrèrent ainsi et, au moment où le possesseur des tickets allait passer à son tour, un pilote s'éleva de la piste. Le gardien détourna la tête pour admirer l'envol, et quand il voulut prendre les entrées, celui qui les possédait soi-disant, avait disparu sans espoir de retour.

Et voilà comment, malgré toutes les précautions, toute une bande d'indigènes du pays assista à l'œil au grand meeting.

Pendant qu'il blanchit sous le poids des tracas, les Américains enlèvent son titre à Jack Johnson.

Maintenant que le pauvre champion du monde est aux prises avec la justice, chacun se fait un malin plaisir de l'accabler!

Les compétences américaines viennent de décider que le malheureux nègre était indigne du titre de champion et ont prié les journaux d'organiser un referendum! Et voilà où l'affaire devient comique! De l'avis de nombreux sportsmen qui font loi en la matière pugilistique, le boxeur le plus digne de prendre la place du déchu, est... Al Palzer!

Il y a pourtant trois vieux routiers du ring qui pourraient bien, ne pas être de cet avis! Qu'en pensent Sam Langford, Sam Mac Vea, et Joe Jeannette?

Le Salon de l'Automobile et du Cycle du Mans.

L'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest de la France est en train d'organiser sa deuxième Exposition Commerciale, qui sera inaugurée le 25 février 1913.

Elle sera ouverte aux automobiles et cycles et au commerce qui s'y rattache, ainsi qu'aux moteurs fixes destinés aux usages commerciaux et domestiques.

Une des caractéristiques de cette manifestation, c'est que tout ce qui figurera dans les stands pourra être vendu et retiré en cours d'exposition sous réserve de remplacement immédiat.

Faudrait voir.. tu sais, monsieur, à ne pas plaisanter avec!

C'est de cette façon que s'exprimait, l'autre semaine, dans le métro, le manager d'un coureur belge célèbre qui, monté à la gare du Nord, voulait descendre au Vélodrome d'Hiver.

Notre homme trouvait le temps long et, après dix minutes de voyage, demandait à chaque station au contrôleur, dans la voiture, si le vélodrome approchait. Comme de la gare du Nord à la station de Grenelle, il y a au moins quarante minutes de route, il pensait qu'on s'était moqué de lui, et les voyageurs se rappelleront longtemps ce grand gaillard qui menaçait des plus terribles représailles l'employé du Métropolitain parce qu'il croyait qu'on s'était moqué de lui.

C'est que, savez-vous, dans la petite Belgique, on n'aime pas être « *Swanzé* », mais on aime assez à mystifier les autres!

Un plan d'application stratégique de l'aéronautique militaire.

Il n'est question, à l'heure actuelle, que de l'utilisation de l'aviation militaire en temps de guerre. Mais il est intéressant, avant tout, d'établir la tactique, but nécessaire des progrès mécaniques et de l'agencement technique de la cinquième arme. C'est ce qu'a recherché le commandant J. Perreau, bien qualifié par ses antécédents pour traiter les questions d'organisation. Historien militaire et tacticien, il est préparé par la pénétration des énigmes du passé, à la solution des problèmes stratégiques de l'avenir.

Auteur de l'*Epopée des Alpes*, il va publier l'*Aile de la Victoire*, où il a élaboré un plan d'organisation tactique et d'application stratégique de l'Aéronautique militaire, dont nous donnerons, par un extrait, la primeur à nos lecteurs.

Les obstacles de l'avenue des Champs-Elysées.

Il nous faut en signaler deux : l'un, au Rond-Point, a pour origine les travaux d'électrification des lignes de tramways ; l'autre est plutôt une bosse qu'un trou : mais il prend toute la largeur de l'avenue et est constitué par une bande de pavés de grès sur laquelle les voitures, passant à hauteur de la rue, réussissent un saut très appréciable, mais diversement apprécié.

Sur tous deux, les carrosseries gémissent, et les ressorts tressautent. Et les conversations des voyageurs, au passage de ces deux obstacles, s'arrêtent en un hoquet.

Il apparaît nécessaire de niveler au plus vite ces deux obstacles dangereux. L'automobile, si souple et résistante qu'elle soit, ne saurait les « boire » plus longtemps sans en être incommodée.

Un trophée et une médaille annuelle pour tricycles.

Il y a trois semaines, l'ex-recordman des 24 heures tricycle, écrivait dans le *Scottish Cyclist* : « Entendons-nous, mon intention n'est pas de créer un trophée réservé aux tricyclistes des temps qui ne sont plus. Mon projet... vise un trophée et une médaille annuelle pour les pratiquants actuels du sport des trois roues, non une épreuve fermée pour antiques. Le tri n'est jamais tombé en désuétude, et nous tous qui avons été tricyclistes, nous sommes un peu chatouilleux sur ce sujet-là. Quant à ceux d'entre nous qui montèrent voici 20, 30 ou 40 ans, et qui auraient l'idée d'organiser une course pour les « ont-été » (has been), ils commettraient une lourde erreur. Mon dessein, qui voit chaque jour grossir le nombre de ses conspirateurs, c'est d'établir une épreuve de tricycles annuelle, avec l'espoir que les cracks du jour y participeront. »

F. T. Bidlake, n'est pas un simple théoricien, un ami platonique du tricycle. Son projet, qui date de quelques semaines seulement, est déjà sorti des nimbes : l'épreuve est décidée, elle se disputera en 1913, sur la route et sur une distance de 50 ou 100 milles. Nous en reparlerons. Pour aujourd'hui, nous avons voulu seulement donner la bonne nouvelle aux amis du vieux tri — il en reste de ce côté-ci de la Manche.

L'encyclopédie complète de l'aéronautique.

Notre brillant confrère, Charles Faroux, vient de publier un ouvrage remarquable, que nous sommes heureux d'indiquer à nos lecteurs. Il s'agit d'un répertoire sportif de l'Aéronautique, qui paraîtra chaque année, l'*Aéro-Manuel*. Il contient tous les renseignements pouvant concerner le sport aérien, avec une chronologie complète depuis les débuts de la science de l'air, la liste de tous les records, un vocabulaire technique, avec la description des principaux appareils, moteurs, des notes techniques, toutes les tables, etc...

Automobilistes, fuyez le Canada, on y est trop mal traité.

Le Canada est loin d'être le pays rêvé pour les automobiles. Pour en entrer une, on doit payer un droit de 125 francs pour trois mois, et encore faut-il que le propriétaire accompagne sa voiture, ne soit dans aucune maison d'automobile, que la voiture ne serve à aucune entreprise commerciale!

Le tout enregistré devant deux témoins et sur papier timbré.

Tout le monde est sportif à Lyon, même les sourds-muets.

Saviez-vous qu'il existait une société cycliste de sourds-muets?

Non, n'est-ce pas? Eh bien le Club Sportif des sourds-muets lyonnais a tenu, le 20 novembre dernier, son assemblée générale.

L'ordre du jour portait une proposition d'affiliation à la Fédération des Sociétés Athlétiques Professionnelles de France et une communication relative à un concours pédestre, auquel devait prendre part le Club des sourds-muets marseillais.

Et, vous savez, on ne badine pas dans cette société, car tous les manquants furent mis à l'amende!

Gageons qu'ils ne protesteront pas trop bruyamment.

On demande des équipiers, retraités depuis quelques années.

Les dirigeants du Paris Université Club ayant perdu leurs meilleurs joueurs, cherchent de tous côtés, des étoiles capables de faire remonter leurs actions tombées bien bas. La dernière trouvaille qu'ils ont faite, mérite d'être signalée. N'ont-ils pas tout simplement engagé l'ancien scufiste Eboué, maintenant administrateur colonial, devenu gros et gras.

Nous ne croyons pas que ce soit cette recrue-là qui leur fasse gagner le Championnat de Paris!

Faites attention, Criqui, une nouvelle étoile se lève.

Le professeur Doërr, le « faiseur d'hommes », va lancer prochainement dans le ring, un gaillard qui fera probablement des ravages parmi les poids mouches. Il s'agit d'un ancien amateur, qui gagna, il y a quelques années, les championnats militaires de sa catégorie. Nous aurons de belles batailles en perspective.

Nouvelle à la main.

On annonce qu'un grand champion français de l'automobile vient d'envoyer ses témoins au constructeur pour lequel il courait jusqu'ici.

— Pas possible et quelle est la raison de ce duel?

— Le constructeur s'était permis de lui donner une calotte... de bâtis!

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 18 AU 24 NOVEMBRE

AVIATION

VENDREDI 22 NOVEMBRE. — Johannistal. — Mlle Galatschikow aviatrice russe, monte à 2.400 mètres, battant le record de la hauteur féminin.

CYCLISME

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — *Course de primes* (5.000 mètres) : 1. Beyl, en 6 m. 33 s. 2/5 ; 2. Perrault ; 3. Jacquard.

Course scratch (2.000 mètres). 1. Dupuy ; 2. Sergent ; 3. Shilles.

Championnat d'hiver (1.000 mètres) : Premier match : 1. Goullet ; 2. Lawson, à une longueur.

Deuxième match : 1. Ellegaard ; 2. Comès ;

Troisième match : 1. Goullet ; 2. Comès.

Quatrième match : 1. Ellegaard ; 2. Lawson.

ATHLÉTISME

MERCREDI 20 NOVEMBRE — Boxe. — Salle Wagram. — Loesch bat Young Warner au 4e round par knock-out.

Banty Lewis bat Lepreux aux points.

Brevières bat Frankie Dailey aux points.

SAMEDI 23 NOVEMBRE. — Wonderland. — Bornes et Simon font match nul en 4 rounds. Servat bat Mentona qui abandonne au 1er round. Demlen et G. Colburn font match nul en 10 rounds de 3 minutes. Badoud bat Thomas qui abandonne au 11e round.

MERCREDI 20 NOVEMBRE. — Golf Club Bordelais. — 1. MM. Shearer et H. Hoke 84 points.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. - Football-Rugby. — Parc des Princes — Le Racing Club de France bat le Stade Français par 16 points à 3.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — Nantes. — Le Stade Nantais bat le Biarritz-Club par 19 points à 0.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — Football Association — La Société Générale bat le Cercle Amical par 1 but à 0.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE — Charenton. — L'Association Sportive Française bat l'Union Sportive de Clichy par 5 buts à 2.

HIPPISME

LUNDI 18 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Gulfestan* (4.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Monsieur Monestyr, à M. G. Negropontès (P. Woodland) ; 2. Les Aldudes ; 3. Bruges. — P. M. : gag., 675 fr. 50 ; pl., 95 fr. 50, 17 fr. 50, 14 francs.

JEUDI 21 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix de Marly* (2 800 mètres, 10.000 francs) : 1. Ismen, à M. Henry Ramsell (R. Sauval) ; 2. Maki II ; 3. Eleusis II. — P. M. : gag., 29 francs ; pl., 14 francs, 19 francs, 20 francs.

VENDREDI 22 NOVEMBRE — Saint-Ouen. — *Prix Saint-Claude* (2.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Isinboy, à M. H.-Junk (A. V. Chapmann) ; 2. Memnon : 3. Upholsterer. — P. M. : gagn., 39 fr. 50 ; pl., 16 fr. 50, 20 francs, 24 fr. 50.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Magne* (3.100 mètres, 15.000 francs) : 1. Oiselette, à M. Gouttenoire (J. B. Moreau) ; 2. Galafron ; 3. Nickel. — P. M gag., 284 fr. 50 ; pl., 56 francs, 33 fr. 50, 18 fr. 50.

Prix Richard Hennessy (3.000 mètres, 30.000 fr.) ; 1. Inquisitif, au baron La Caze (Thibault) ; 2. Rosely ; Marteau. — P. M. : gag., 32 francs ; pl., 15 fr. 50, 35 fr. 50, 63 francs.

Prix de Chantilly (5.500 mètres, 15.000 francs) : 1. Ratafia, à M. Amets (E. Rolfe) ; 2. Le Balafré II ; 3. Port aux Princes. — P. M. ; gag., 45 fr. 50 ; pl., 16 francs, 15 fr. 50, 15 francs.

TIR

JEUDI 21 NOVEMBRE. — Réunion de la Société de tir du *Cercle artistique et littéraire*. Gagnants des Poules (Pistolet) : Berryer, Vincent, Leduc. — (Revolver) : Vincent, Berryer.

VENDREDI 22 NOVEMBRE. — Réunion de *l'Assaut au pistolet* (balles Devilers). — Gagnants des Poules : Dr de Sévedavy ; Dr Gapin (2) ; Desbrière (2) ; Petrocochino (2) ; Rumeau, Alcobendas.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports-Bibliothèque. Le vol. br. 6 fr.

Reproduction de la couverture du numéro de *Fermes et Châteaux* de Décembre.

Librairie Pierre Lafitte et Cie

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

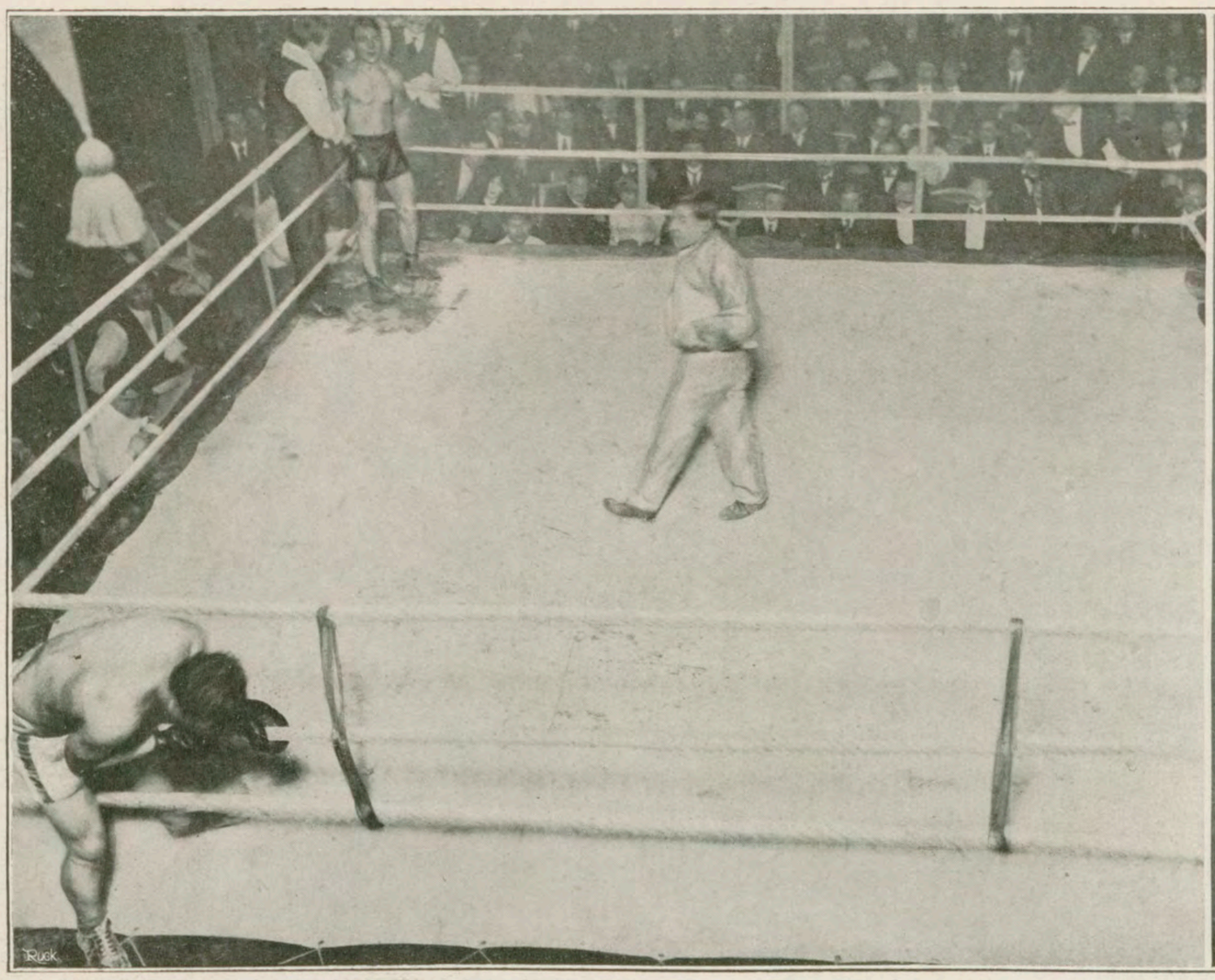
EXCELSIOR

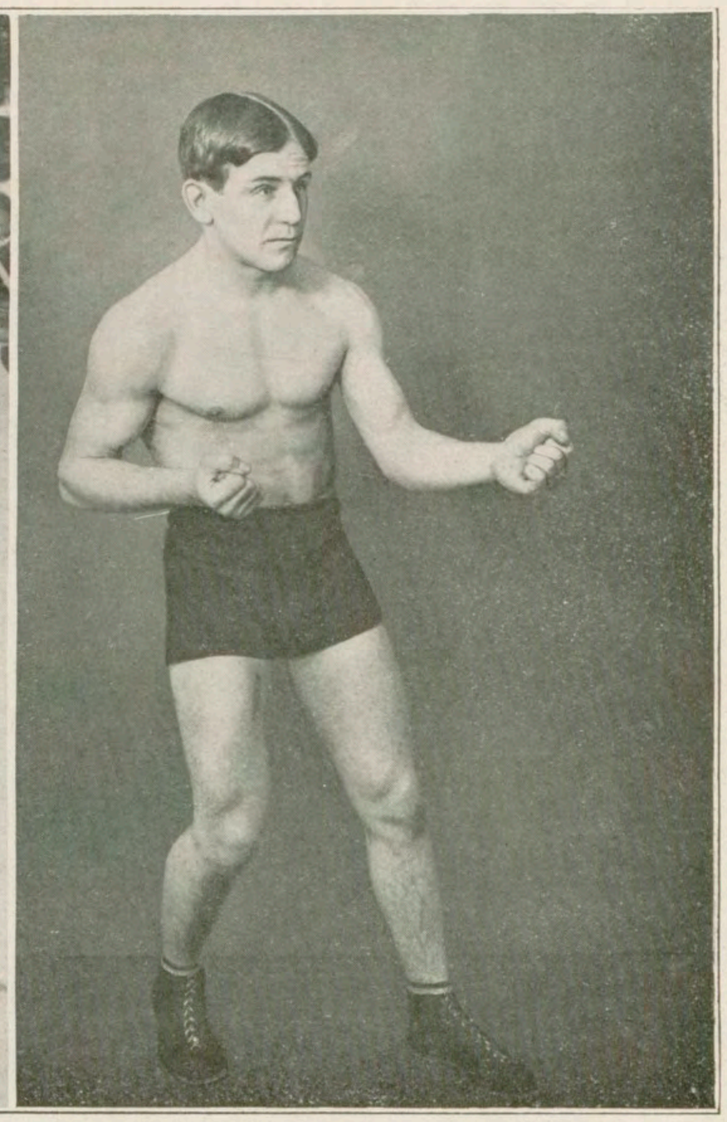
COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées; Paris

BADOUD OBLIGE THOMAS A ABANDONNER

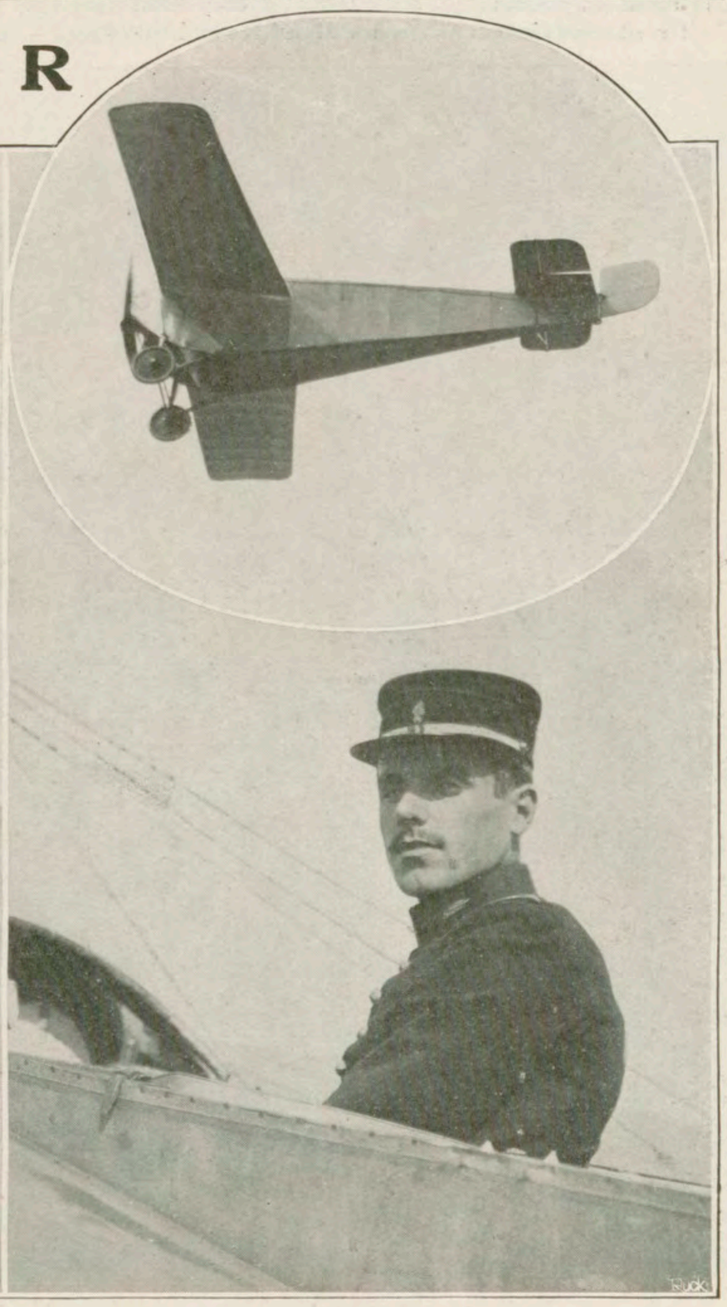




BADOUD OBLIGE THOMAS A ABANDONNER
Samedi dernier, un grand combat mettait aux prises le Suisse redoutable Badoud et le scientifique Marcel Thomas. La fougue triompha de la finesse et Badoud, la figure en sang, obligea son rival à abandonner au onzième round, après une rencontre magnifique.

BADOUD
Badoud supplée au manque de science par un courage et une puissance qui font de lui un homme terrible pour les plus grands champions.

LES DRAMES DE L'AIR



ANDRÉ FREY
Le 21 novembre dernier, à Bétheny, à l'endroit même où se tua, en 1911, le pilote Level, l'aviateur bien connu André Frey fut pris dans un remous et s'écrasa à terre. Le pauvre garçon avait cessé de vivre lorsque les premiers secours arrivèrent. A droite, un vol de Frey.

LE MARÉCHAL DES LOGIS LAURENT
Le même jour, à Etampes, prenant un virage trop court, le maréchal des logis Laurent heurtait le sol avec une aile et était écrasé par son appareil.

LA VIE AU GRAND AIR

LE RACING BAT NETTEMENT LE STADE FRANÇAIS

LES AVANTS AU TRAVAIL

A la suite d'une touche, les avants se disputent la balle. Dans la mêlée, les avants des deux clubs se distinguèrent, mais ceux du Stade firent certainement un meilleur travail que leurs adversaires, qui forment pourtant une ligne des plus solide et des plus lourde.

A LA TOUCHE

Les avants du Stade se distinguèrent à la touche. Kelly, qui vient de s'emparer de la balle, tente de s'échapper, il est suivi de ses co-équipiers Guillout et Communeau et arrive devant l'arrière du Racing, Lagarrigue, qui d'ailleurs l'arrêtera à temps.

LE STADE DRIBBLE

Sacilly, en possession de la balle, s'apprête à dribbler. On peut se rendre compte sur notre photographie, du travail fourni par les avants des deux clubs que l'on voit ici bien groupés. Les meilleurs au Racing furent Bellanger et Lerou. Au Stade tous furent remarquables.

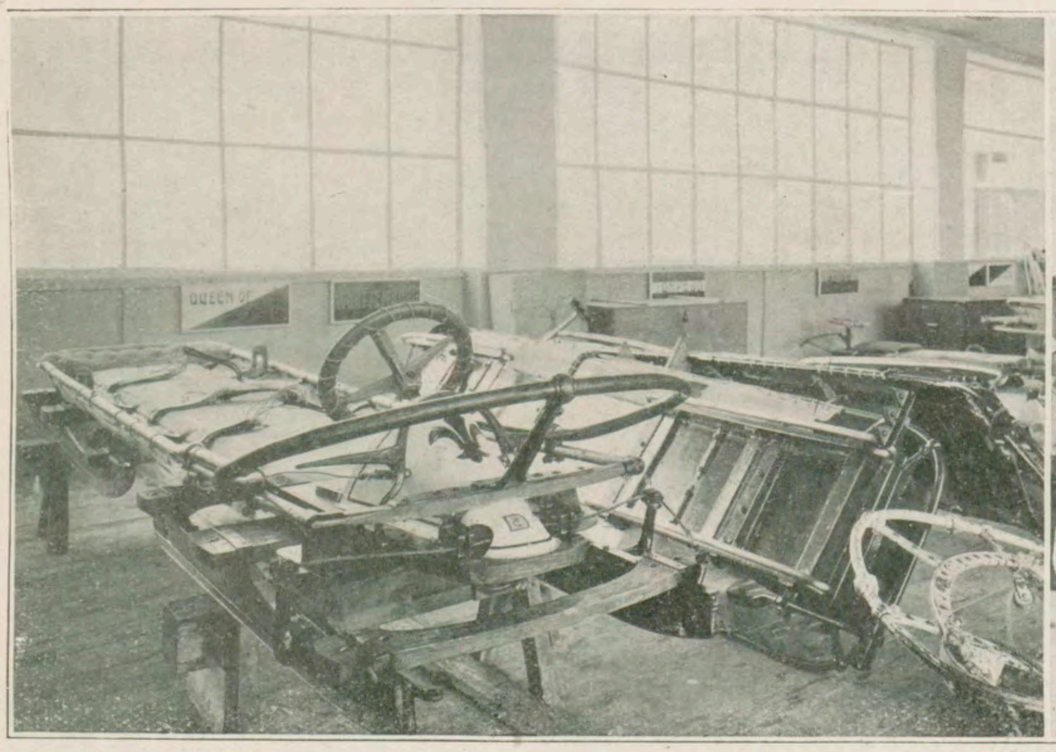
LANE SE FAIT ARRÊTER

En haut, l'arrière du Stade, Tanacesco, blessé durement au genou quitte le terrain. *En bas*, Guillout attend le ballon au sortir d'une mêlée ouverte. *Au milieu*, Lane s'échappe, mais Tanacesco parvient à l'arrêter.

LE STADE PLAQUE

Les avants du Racing viennent de fournir un gros effort, et sont parvenus à déborder le Stade ; l'un deux est même arrivé à s'échapper. Malheureusement pour lui, il se fait magistralement arrêter par Etienne et Piron. L'écart de points entre les deux équipes n'indique pas la marge exacte, le Stade Français ayant en effet de nombreux éclopés.

LE BOBSLEIGH A DAVOS (1)

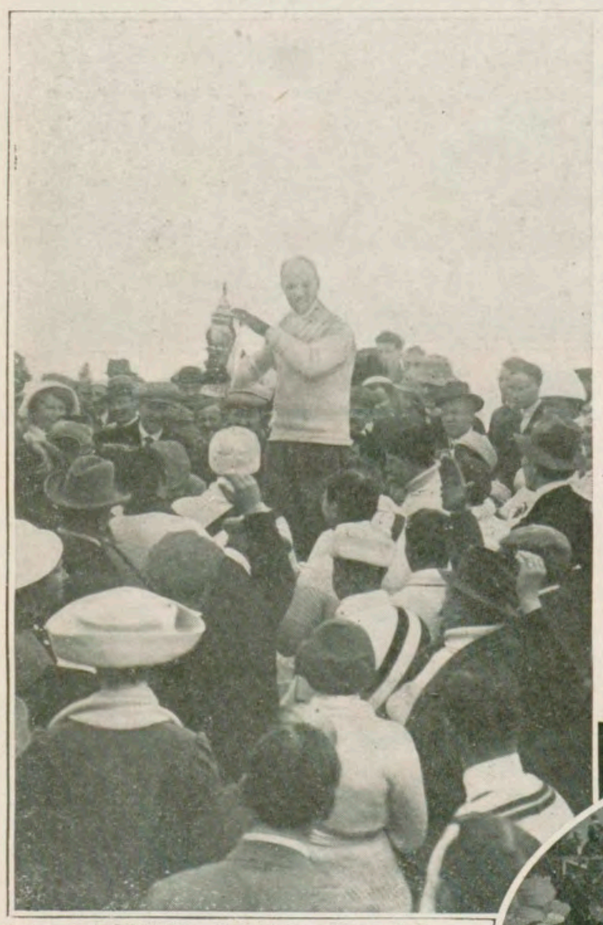


LE GARAGE DES BOBS

Le garage des bobsleighs de Davos présente un fourmillement d'appareils de toutes marques du plus pittoresque effet. Notre photographie en montre un coin.

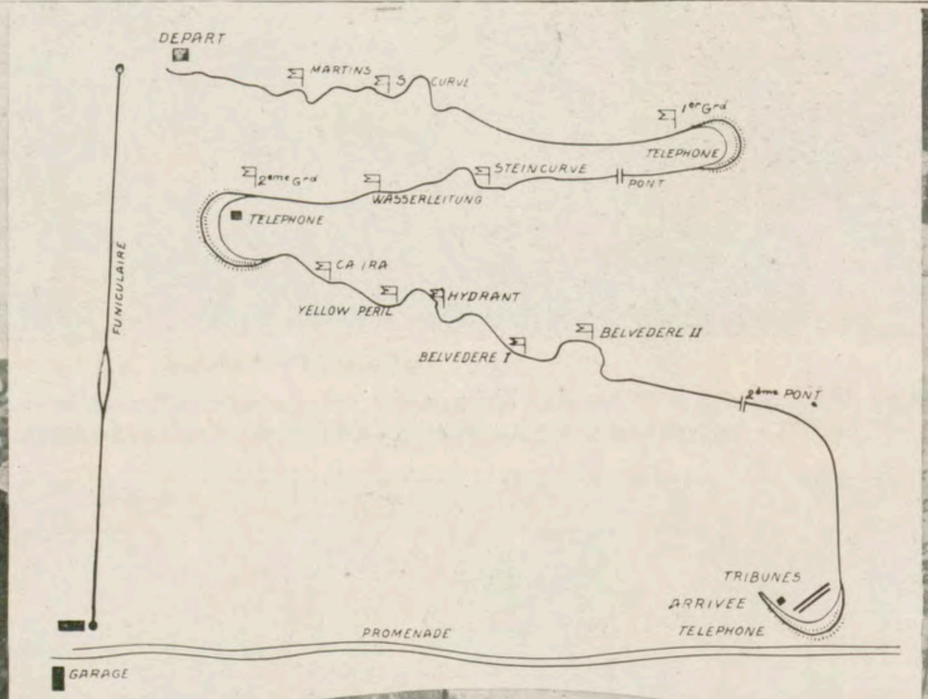
EN ROUTE POUR LES COURSES

Le train de Davos Klosters est envahi par les divers concurrents qui se rendent à la piste. Ils se ruent vers les wagons pour installer eux-mêmes leurs bobs.



LA REMISE D'UNE COUPE

Remise solennelle de la Coupe officielle (le Goldpokal von Davos) au vainqueur de 1911.

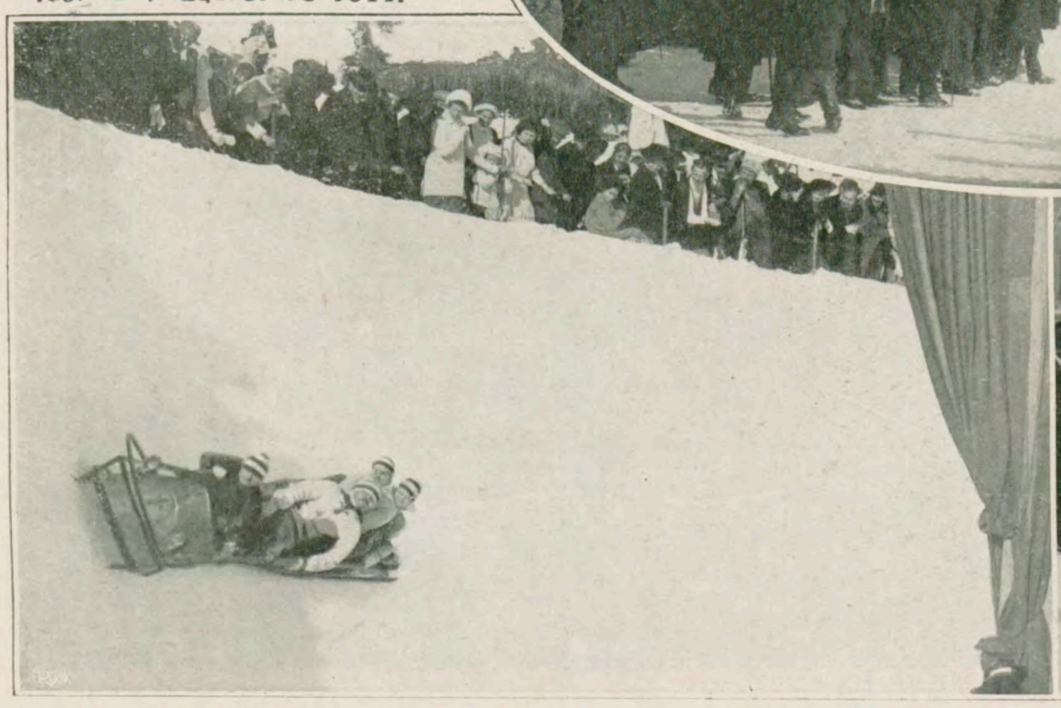


LES COULOIRS DE SHATZALP

Cette photographie montre une partie des couloirs de Shatzalp de la piste de Davos.

LA SORTIE DU GRAND VIRAGE

Le grand virage de la piste de Davos est l'un des plus beaux qui existent au monde. Il permet d'obtenir les plus grandes vitesses.



UN JOUR DE COURSES

Ce cliché montre le deuxième grand virage, un jour de courses. Au-dessus, le plan complet de la piste de Davos.

LE RETOUR DES BOBS

Après la course, les bobsleighs se font remonter en haut de la piste. C'est le revers de la médaille, et, à la vitesse, succède l'allure la plus restreinte.

(1) Voir l'article p. 921.

SPORTS D'HIVER

Les pistes hivernales

Les terrains de Davos.

Je ne vous ai entretenus jusqu'ici que de la technique des engins de sports d'hiver et nous avons étudié la luge et le bobsleigh dans leurs moindres particularités et leurs différents usages.

J'aurais peut-être dû commencer par vous parler de l'organisation générale de ces sports, des pistes ou des terrains spéciaux qui leur sont consacrés, des centres principaux où l'on pratique de préférence le ski, le bob ou le patin, tant pour renseigner les amateurs, que pour montrer l'entraînement ininterrompu de leur développement.

Nous nous arrêterons d'abord à Davos, doyenne et reine des stations hivernales, qui renferme à elle seule trois merveilles du monde, si l'on peut dire, en cette matière: une patinoire artificielle de plus de deux hectares, où ont été battus et rebattus presque tous les records du monde de patinage; un tremplin de ski, qui détient aussi le record du monde de saut par 47 mètres; une piste spéciale pour bobs, véritablement unique en son genre.

C'est en 1907 que fut fondée, par souscription des commerçants de Davos, la *Davos Tobogganing Company*, au premier capital de 100.000 francs, qui commença aussitôt les travaux. On plaça le point de départ à 300 mètres à pic au-dessus de Davos, au sommet de la *Shatzalp*, non loin de l'hôtel du même nom, desservi déjà par un funiculaire qui monte du *Curhaus*, l'hôtel de la gent bobiste davosienne.

Le tracé type adopté fut un sentier étroit de 1 mètre à 1 m. 50 de large, épousant exactement une ligne de niveau de la montagne, qui descendrait en un Z immense, long de 3.400 mètres, et d'une pente de 6 à 12 p. 100, jusqu'à Davos Darf, à 800 mètres environ de la station départ du funiculaire, vers laquelle des traîneaux remorquent équipiers et bobs.

Mais le sol tourmenté de la Shatzalp, raviné de larges et profonds ravins, obligea les ingénieurs à d'innombrables travaux d'art et à de véritables tours de force: construction de ponts, de viaducs, de murs de soulèvement, corridors et corniches taillés à même le rocher; et surtout sinuosités sans nombre, pour monter et descendre dans cette multitude de sillons, à tel point qu'on ne comptait pas moins de *cinquante et un* virages d'un bout à l'autre de la piste, dont *douze dès le départ*, en un enchaînement d'S ininterrompus.

Sur cette base préalal le, qui a coûté à elle seule les 100.000 francs du capital souscrit, plus 40.000 francs pour frais de corrections et réparations du plan primitif, on édifie, aux premières tombées de neige, la piste proprement dite. Durant un mois, quarante ouvriers sont occupés à cette construction, qui revient encore chaque saison à la coquette somme de 12.000 à 15.000 francs, suivant la quantité de neige tombée.

Un premier déblayage de la piste est fait à la pelle, pour retrouver le tracé primitif, aplanir la base, lui laisser la largeur et l'épaisseur voulue. La neige est seulement dressée en parapets verticaux de chaque côté, si le tracé est droit, de manière à former toujours une gorge de laquelle il soit impossible de sortir. Mais, dans les courbes ou sinuosités, il est nécessaire, pour la sécurité des coureurs, que ce parapet soit renforcé, exhaussé, puis spécialement relevé pour servir de virage à son tour.

Voici le procédé de construction de ces formidables murs de neige, bases de toutes courbes.

De mètre en mètre, dans le sol, sont enfoncées de longues barres de fer servant de point d'appui à des planches posées sur champ, les unes sur les autres. Si le mur à élever est du côté de la montagne, on barre l'intervalle compris entre cette montagne et la cloison artificielle ainsi formée de neige tassée et mouillée. Si c'est face à la pente, on opère de même, mais entre deux cloisons de bois, séparées par un bon mètre d'intervalle.

Le froid gèle la neige mouillée, et une fois le moule retiré, on reste en possession d'une muraille de glace à parois verticales et lisses.

D'un bout à l'autre, après ce premier travail, la piste n'est plus qu'un magnifique couloir de trois mètres de creux, en forme d'U à angles vifs.

Il serait impossible de circuler en vitesse dans cette gouttière, sans en heurter constamment les bords. On a donc été amené à remblayer les angles de l'U avec de la neige mouillée et tassée et à construire ainsi une série de virages aux courbes harmonieuses dont les S s'emboîtent les uns dans les autres avec les plus gracieuses courbures d'hélice, dont les entrées et les sorties ont été minutieusement calculées, redressées ou adoucies, suivant le rayon ou la pente de chacun d'eux.

(A suivre.) RÉNAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE.

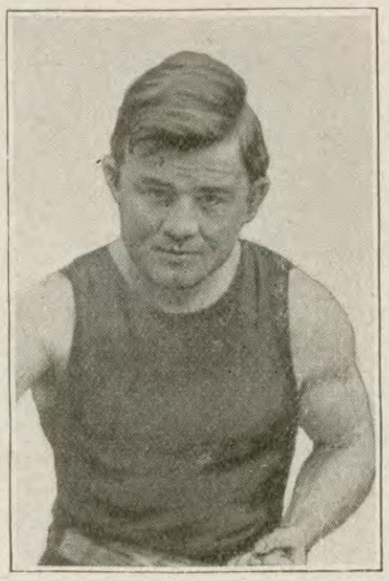
BOXE

Le match Bernard-Papke

Notre représentant a-t-il une chance ?

Mercredi prochain, le champion du monde des poids moyens, Billy Papke, pour la troisième fois, donnera à un Français une chance de lui prendre son titre. Jusqu'ici il le garda sans douleur, obligeant Marcel Moreau à abandonner au 14e round, puis faisant subir le même sort à Carpentier au 18e. Que fera Bernard ? Il sera, de toutes façons, intéressant d'établir ainsi une ligne entre trois des meilleurs combattants Français, par leurs rencontres avec le fameux Américain que, par intérêt, certains avaient voulu faire passer pour fini, alors qu'il semble être aussi brillant que lors de ses fameux matches avec Stanley Ketchel.

Bernard triomphera-t-il de lui ? Ceux qui ne l'ont pas vu battre le nègre Geo Gunther ne peuvent le croire. Par contre, les spectateurs de ce combat ont confiance, grande confiance. Il est certain qu'au cours des dix rounds, le Français nous parut transfiguré. La saison dernière, il n'avait pas cette puissance, cette musculature et cette endurance que nous avons été à même d'admirer. Gunther est un homme aux attaqnes redoutables et aux rares qualités d'encaisseur.



BILLY PAPKE.

Or, Bernard le mit certainement plus à mal que ne l'avait fait Marcel Moreau et peut-être même Carpentier. Que peut on en conclure ? Que notre représentant doit battre Papke ? Ce serait peut-être exagéré. Bernard nous a émerveillés en dix reprises, mais y parviendra-t il en vingt.? Pourra-t-il mener un combat aussi long et aussi dur sans défaillance ? Toute une série de points d'interrogation se présente et il est bien malaisé de répondre.

Certes, je considère Bernard comme ayant un punch plus efficace que Carpentier, mais a-t-il la finesse, la science, l'endurance de celui-ci ? Il semble pouvoir soutenir la comparaison, mais Papke est d'une classe supérieure à celle de Gunther et, de la victoire de Bernard sur le nègre, il ne nous est pas possible de déduire avec certitude que le résultat doive être le même avec le champion du monde.

Nous avons grand espoir cependant, car Bernard peut très bien knock-outer son adversaire, s'il conserve et sa précision et sa vitesse de l'entraînement. Ce qui est à craindre, c'est que le soir du match il soit quelque peu nerveux et par conséquent privé d'une partie de ses moyens. Car, il n'en faut pas douter, la rencontre est grosse de conséquences et peut fort bien provoquer une émotion néfaste au jeune boxeur qui, en cas de victoire, voit s'ouvrir devant lui la plus belle carrière et lui sourire la fortune.

Nous espérons que Bernard saura surmonter ce « trac » de la gloire et venger de leurs échecs Marcel Moreau et Georges Carpentier. Mais, lorsqu'on songe à la valeur de ces deux boxeurs, battus de si brillante façon par Billy Papke, c'est avec difficulté qu'on ose pronostiquer la victoire de Bernard; pour gagner, il faudrait qu'il ait une telle supériorité sur ses camarades qu'on est forcé de douter.

Et pourtant, grâce à son poing massacreur, j'ai confiance dans l'issue du match, car le Français peut mettre knock-out celui que Moreau mit knock-down; quoique, renouveler l'exploit réussi par Stanley Ketchel seulement, semble au-dessus des forces d'un pugiliste qui, il y a dix-huit mois, n'était qu'un novice. Vous voyez combien est grande l'incertitude. Elle ne rend que plus passionnant le combat de Billy Papke contre Bernard.

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles.

Le jeune boxeur Ledoux, champion d'Europe des poids bantams, a débuté par un succès en Amérique, mais moins décisif qu'on ne l'aurait espéré.

— A Castres, un boxeur, Pierre Estirac, a tué d'un coup sous l'oreille gauche son adversaire, Marius Bénézech, dit O'Brien. Attention aux organisations de province !

— Le 6 décembre, le poids lourd Grognet sera opposé au Ring de Londres à Bombardier Wells en 20 reprises. On saura par ce combat si le champion anglais est bien l'épouvantail qui n'a épouvanté personne en Amérique.

GOLF

Mensonges du Golf (1)

Ce que ne disent pas les champions

(Suite)

D'un bout à l'autre du «*Complete Golfer*» Harry Vardon, implicitement, soutient la théorie fausse de la supériorité de la main gauche. Ainsi, page 126, il écrit: « C'est un des rares coups de golf où la main droite est appelée à faire la plus grande partie de l'ouvrage ». Et encore page 92: « Il est nécessaire qu'en exécutant ce coup, la droite travaille plus que la gauche, que le club soit donc tenu moins serré par la gauche que par sa partenaire ». Nulle part Vardon ne pose expressément la règle que la main et le bras gauches sont les facteurs dominants du coup de golf. C'est par voie de déduction qu'on peut voir qu'il adhère à cette théorie fallacieuse et honorée depuis longtemps, mais il est à remarquer que dans tout le *Complete Golfer*, bien qu'il y ait peu de coups de golf où soit expressément attribuée à la droite, la tâche principale, le fameux auteur ne décrit spécialement aucun coup où celle-ci soit imposée à la gauche. Même observation pour Braid et Taylor.

Nous devons cependant écouter ce qu'ils ont à dire sur cette question, qui le cède à peine en importance, à celle de la distribution du poids.

Taylor, à la page 193 de *Taylor on golf* dit: « Mon assertion est simplement celle-ci : que la prise de la main droite sur le club doit être assez vigoureuse elle-même, pour le tenir ferme et droit, mais que sous aucun prétexte, l'action de la droite n'excédera en puissance celle de la gauche. Le principe est que le bras gauche doit exercer l'influence prédominante dans chaque coup joué. Personnellement, ma prise des deux mains est très ferme, mais j'hésiterais avant de dire à tout golfeur de faire comme moi. »

Fort bien, mais si une ferme prise des deux mains m'avait gagné quatre championnats ouverts et d'innombrables prix, j'aurais assez foi en elle pour dire à d'autres: « Allez et faites de même ». Ces minces incidents mis à part, je n'hésite pas à compléter ce que Taylor laisse de côté et à dire emphatiquement « ce qui est assez bon pour Taylor est assez bon pour vous. *Sa méthode est la seule bonne* et encore qu'il accorde son suffrage à un fétiche consacré par le temps, il est évident que son jeu ne le respecte guère. »

La vérité est que la prise, comme dans le cas de Taylor, doit être *très ferme des deux mains*, et pour être correcte, ne doit jamais se relâcher jusqu'à ce que la balle soit en route. La question de la proportion de force à dépenser ne se serait jamais posée sans le fâcheux fétiche de la gauche. Dame Nature dans tous les autres jeux et sports règle ce point avec une discrétion infaillible. Remettons-nous en à elle et elle fera de même ici.

Braid est beaucoup moins catégorique dans son adhésion au dit fétiche. Page 55 de *How to play golf* il écrit : « Un mot sur la pression variable de la prise de chaque main. Dans l'adresse, la main gauche doit juste presser la poignée du club, mais sans la trop serrer, comme si elle avait peur de la perdre. La droite doit tenir le club d'une façon un peu plus lâche. La main gauche doit le serrer pendant tout son trajet; la droite s'ouvrira un peu au sommet du swing, pour faciliter le mouvement du club, mais elle doit exercer une pression automatique dans le swing descendant ».

Parlant de la prise, Braid dit, *inter alia* :« C'est la gauche qui doit serrer dur et ferme, et la droite qui doit tenir le club délicatement pour le guider », ce qui équivaut, en fait, à s'incliner devant le fétiche de la gauche, et dans *Advanced Golf*, Braid y revient. Sur une question d'opinion comme celle-là, on hésite à opposer ses idées à celles d'un Braid. Il en va autrement d'une erreur sérieuse comme celle qui faisait l'objet de notre premier point, une erreur qui se démontre sans réfutation possible; mais si telle est en vérité la façon de Braid d'employer ses mains, tout ce que je saurais dire c'est « donnez-moi celle de Taylor, et laissez moi avoir des deux mains une prise ferme ».

(A suivre.) P.-A. VAILE.

Poignée de nouvelles.

Les links du Golf-Club de Nice sont ouverts aux golfeurs. Grâce aux travaux de drainage de l'été, ils sont en excellent état.

— Harry Vardon, le fameux golfeur professionnel, vient de battre son rival James Braid au Club Abbeydale de Sheffield. Vardon battit le record avec 74. Braid était deuxième avec 77.

— D'après la statistique que publie notre confrère *le Golf*, voici le palmarès des championnats de France professionnels de golf: A. Massy (3 fois en 1906, 1907 et 1911), J. H Taylor (2 fois, 1908 et 1909), J. Braid (en 1910) et J. Gassiat (en 1912).

(1) Voir le N° 740.

NOS GRANDES ENQUÊTES

LE 1ER FRANÇAIS CHAMPION DU MONDE DE BOXE?

Les progrès des boxeurs français sont si prodigieux, qu'il nous a semblé intéressant de poser la question suivante aux compétences et aux notabilités qui suivent les réunions pugilistiques :

« Quel sera, d'après vous, le premier boxeur français, champion du monde? Dans quelle catégorie? Sur quoi basez-vous votre opinion? »

Voici les réponses qui nous sont parvenues :

M. Romain Coolus.

Le brillant auteur dramatique, M. Romain Coolus, qui, lui, est champion du monde de la scène, est l'un des mieux qualifiés pour donner son avis, car il sait discerner, avec une rare clairvoyance, les mérites ou les défauts d'un combattant :

Ledoux ou Bernard, Bernard ou Ledoux? J'ignore quel est celui de ces deux champions français qui disputera le premier, dans sa catégorie, le titre mondial; mais je ne crois pas me tromper en affirmant, d'après leur record actuel, que, si un Français doit être prochainement champion du monde, nous devrons cette gloire sportive soit à Ledoux, dans la catégorie des poids bantams, soit à Bernard, dans celle des poids moyens. Il me paraît impossible de rien pronostiquer en ce qui concerne Carpentier, tant que nous ne l'aurons pas vu combattre *à son vrai poids*.

M. J. Joseph-Renaud.

L'éminent escrimeur, le parfait romancier qu'est M. J. Joseph-Renaud est également un athlète complet. Il choisit Ledoux :

J'accorde ma confiance à Ledoux parce qu'il possède une musculature absolument anormale pour son poids, parce qu'il est très courageux et, en même temps, parce qu'il est suffisamment scientifique.

M. Mouëzy-Eon.

M. Mouëzy-Eon, le vaudevilliste qui connut les joies du triomphe, garde sa confiance à Carpentier... poids lourd :

Si Carpentier devient poids lourd, j'estime qu'il peut aspirer au championnat du monde. Je base cet espoir sur ses qualités de vitesse et d'adresse, très rares dans cette catégorie et qui devraient lui permettre de gagner aux points, un adversaire plus puissant, mais moins scientifique.

M. A. Antoine.

M. André Antoine, le célèbre directeur de l'Odéon, est un fidèle des combats de boxe et non des moins enthousiastes.

Je n'hésite pas: c'est Ledoux, dans la catégorie des poids bantams, qui sera le premier boxeur Français, champion du monde, et cela, parce qu'il est, dans toute l'acception du terme, le champion, c'est-à-dire un homme supérieur à la plupart de ceux de sa catégorie, en tant qu'« animal ».

M. Grandval.

Passons maintenant aux artistes dramatiques. M. Grandval joint à son talent de pensionnaire de la Comédie-Française, une connaissance approfondie du sport :

Je *suppose* que le premier boxeur français, champion du monde, sera Charles Ledoux dans la catégorie des bantams, parce que j'*espère* qu'il battra Johnny Coulon.

M. Paul Bourrillon.

L'ancien champion du monde cycliste, le brillant ténor que l'on sait, Paul Bourrillon, regrette de chanter parce que cela le prive souvent d'assister aux combats de boxe :

J'ai grande confiance en Hogan parce qu'il est puissant, résistant et scientifique et surtout parce qu'il est sérieux, qualité sans laquelle on ne peut être champion.

M. Ch. Prince.

Le prodigieux comique des Variétés, Charles Prince, lorsque les obligations de la scène le lui permettent, ne manque pas une réunion de boxe :

A mon avis, le premier boxeur français qui sera champion du monde est Ledoux, dans la catégorie poids bantams. Je base mon jugement sur ses derniers combats, notamment contre Sam Minto et Gaillard et surtout sur son punch formidable.

M. Moricey.

Le camarade de M. Charles Prince, lorsqu'il ne fait pas rire le public par son spirituel talent va, lui aussi, goûter avec angoisse les émotions que procure le ring :

Le premier boxeur français qui sera champion du monde est Charles Ledoux, parce qu'il est un athlète complet, encaisseur, courageux à l'excès, très froid, sérieux et travailleur, possédant un punch d'une efficacité indiscutable. Et, couronnant le tout, il est d'une rare modestie, ce qui ne gâte rien.

M. Mouquin.

M. Lucien Mouquin, directeur honoraire à la Préfecture de Police, l'un des protecteurs les plus éminents de la boxe, en France, a bien voulu nous adresser cette lettre :

Faire un pronostic me paraît impossible. Il y a quelques semaines, tous les espoirs de ceux qui aiment le beau sport de la boxe se portaient sur Georges Carpentier, mais son abandon devant Klaus et Papke, après, je le reconnais, deux très courageux combats, a été une grosse déception. Les 18 ans de notre champion ont dû s'incliner devant les 25 et 26 ans de ses adversaires, lesquels sont, d'ailleurs, comme boxeurs, de tout premier ordre.

Je crois qu'il faut attendre patiemment notre revanche. Est-ce Carpentier, est-ce Bernard ou tout autre qui nous donnera cette grande joie? Je renonce, pour ma part, à fixer un nom.

J'ai la plus grande confiance dans l'avenir sportif de notre race, courageuse, énergique, combative et il est indiscutable que nous devons, un jour, être parmi les premiers, mais allons lentement et progressivement pour être certains de réussir. Songeons aux énormes progrès faits par nous, en France, depuis quelques années seulement. Cette constatation est tout à fait rassurante.

Si nos jeunes boxeurs veulent bien s'entraîner scientifiquement, c'est-à-dire beaucoup travailler avec de bons maîtres et *ne pas s'amuser*, ils se placeront bientôt au même rang que les escrimeurs français et, parmi eux, nous aurons alors des athlètes qui seront notre joie et notre orgueil sportif.

M. Rumpelmayer.

M. Rumpelmayer, le second de Maurice Bienaimé, dans la Coupe Gordon-Bennett des sphériques qu'ils gagnèrent en battant les records de distance, est l'ancien patron de Ledoux, à l'époque où celui-ci était cuisinier :

Je crois fermement que *mon petit* Charles Ledoux sera le premier boxeur français, champion du monde dans la catégorie bantam, s'il arrive à rencontrer Johnny Coulon avant de dépasser le poids, car « petit Ledoux deviendra grand! » Moins scientifique peut-être que son rival, Ledoux, de par sa volonté d'être toujours le plus fort arrive à s'imposer merveilleusement. Frappeur formidable, il reçoit et encaisse tout ce *qu'on peut* lui donner... Il n'a donc rien à craindre.

Le secrétaire de M. Rumpelmayer, M. Denain, nous a également adressé son opinion :

En tête, comme champion du monde français, sera mon ami Charles Ledoux. Malheureusement, je l'ai quitté au paquebot lors de son départ pour New-York, sans grand espoir de le voir s'attribuer le titre de champion du monde bantam, car nous n'avons plus confiance qu'il fasse le poids. S'il y parvient, Coulon a vécu!

Alfred Leblanc.

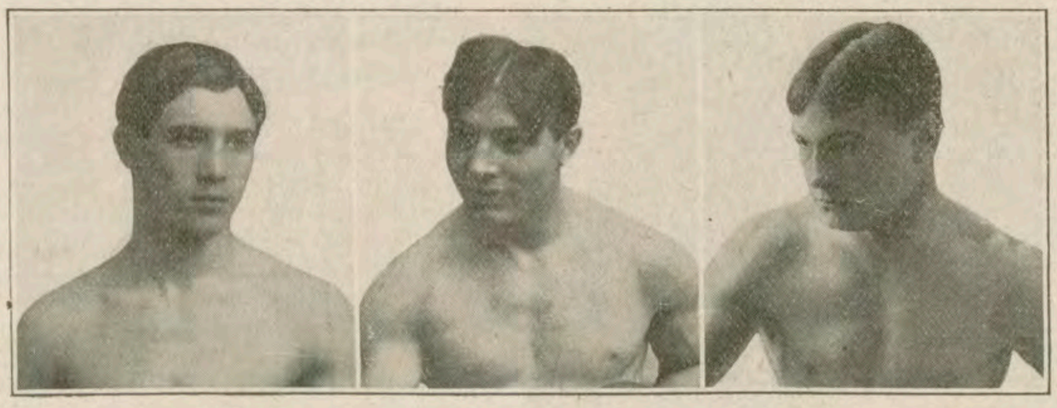
Alfred Leblanc, le héros du Circuit de l'Est et de tant de Coupes Gordon-Bennett de sphériques comme d'aéroplanes, est un admirateur de la boxe :

Je choisis Ledoux peut-être parce que sa rencontre avec Johnny Coulon est plus éloignée que celle de Bernard avec Billy Papke. Sans quoi, j'aurais sans hésitation indiqué le jeune Bernard, pour lequel je crains seulement maintenant l'émotion qui ne manquera pas de lui retirer, selon moi, une partie de ses moyens quand viendra « le grand soir ».

M. Eugène Renaux.

Eugène Renaux, le triomphateur de Paris-Puy-de-Dôme et de tant d'autres trophées aériens, opte pour Ledoux :

Ledoux! Ce petit homme donne une telle impression de puissance, de courage d'endurance et de vaillance, qu'il est presque impossible de concevoir qu'il puisse être battu. C'est pourquoi je n'hésite pas à le choisir, s'il est admis à disputer un championnat du monde.



BERNARD LEDOUX DE PONTHIEU

Trois des boxeurs qui se sont partagé les suffrages dans l'enquête que nous publions.

M. Jacques Balsan.

M. Jacques Balsan, le brillant et éclectique sportsman, qui s'est spécialisé maintenant dans les questions aériennes est un fervent admirateur des séances de boxe.

Quel est le meilleur boxeur ?

A mon avis, c'est Carpentier et il le restera, comme vous le dites fort bien dans votre dernier article, si son excellent entraîneur a la sagesse d'exiger de lui, comme par le passé, un entraînement sévère et des privations parfois dures à un jeune homme de dix-huit ans.

M. Jim Pratt.

Le parfait sportsman qu'est M. Jim Pratt, qui s'est consacré aux questions du noble art depuis de longues années, et qui fut le Mécène de tant de boxeurs, est bien placé pour donner son avis :

Mon opinion est que Ledoux, bien guidé, bien managé, doit être le premier Français qui sera champion du monde, car c'est un battant qui a le punch dans chaque main et qui encaisse assez bien. La seule chose qui lui manque, c'est un peu de précision, qu'il aura vite acquise en combattant fréquemment.

M. Henri Desgrange.

Passons aux journalistes. Nous avons demandé son avis à notre confrère, M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto:*

Je crois que Ledoux sera le premier boxeur français qui sera champion du monde et j'en juge ainsi sur tous les combats qu'il a déjà livrés et où il s'est presque toujours révélé d'une classe de premier ordre.

M. Victor Breyer.

Notre confrère, Victor Breyer, président de l'*Echo des Sports*, qui fonda le Wonderland avec Théo Vienne et fit tant ainsi pour le sport de la boxe en France, croit aussi à Ledoux :

Il est bien entendu que vous ne me demandez pas: quel est le meilleur boxeur français? mais bien: quel est le boxeur français qui sera, le premier, champion du monde?

Ceci bien établi, je réponds qu'à mon avis, le champion national, qui me semble avoir actuellement le plus de chances de décrocher un titre mondial, est Ledoux. Deux raisons militent en faveur de cette opinion. La première est que Ledoux appartient à une catégorie où la concurrence est infiniment moins redoutable que celle des poids moyens, par exemple. La seconde est qu'il a déjà fait plus de chemin vers le but convoité que n'importe lequel de nos compatriotes. En battant décisivement Digger Stanley, champion d'Angleterre, poids bantams, il s'est affirmé en droit et en fait comme le meilleur Européen de la catégorie.

Il lui reste donc à battre le meilleur (au moins sur le papier) des Américains, celui que les compétences considèrent comme le champion du monde, sinon officiellement, puisqu'il n'y a rien d'officiel dans ce sport anarchique de la boxe, du moins valablement : Johnny Coulon.

Très sincèrement, je crois Ledoux de taille à y réussir.

M. Théo Vienne.

M. Théodore Vienne, directeur du *Wonderland*, auquel nous devons les plus beaux combats organisés en Europe et grâce à qui, par conséquent, nous possédons aujourd'hui une phalange de brillants champions, ne sait qui préférer de Bernard et de Ledoux :

La question que vous me posez dépend de tant de circonstances que je ne me sens pas en état d'y répondre. Malgré cela, les probabilités se limitent actuellement à deux hommes: 1° Bernard qui va rencontrer Billy Papke et 2° Ledoux qui rencontrera probablement Johnny Coulon. Je crois possible le succès de l'un et de l'autre.

M. Guelpa.

Donnons maintenant la parole à des membres de la Fédération :

Le premier professionnel français qui battra un champion du monde ou reconnu comme tel, sera peut-être Bernard. A son défaut, je n'en vois aucun pour la période 1912-1913. Dans quelles catégories? Celles des poids mi-moyens et moyens. Parce que c'est surtout dans ces catégories que notre race produit de beaux athlètes complets : souples, forts, adroits, vifs et résistants.

M. Georges Oudin.

Notre excellent confrère, Georges Oudin, arbitre officiel de la Fédération a, lui aussi, confiance en Bernard :

Je crois que si Bernard est maître de lui-même le 4 décembre et peut se débarrasser de l'émotion qui le paralysa contre Dixie Kid, il peut battre Papke et devenir le premier Français champion du monde.

M. Géo Max.

Le professeur de boxe très connu, Géo Max, l'un de nos hommes les plus scientifiques, choisit Ledoux:

A mon avis, c'est Ledoux qui sera le premier Français champion du monde s'il rencontre Johnny Coulon.

Le maître Mainguet se rallie à cette opinion.

Billy Papke choisit... Bernard.

Enfin, nous terminerons cette enquête par l'opinion inattendue de Billy Papke, champion du monde des poids moyens, et d'Al Lippe, son manager :

Je pense, d'après le dernier combat fourni par Bernard et sa décisive victoire sur Gunther, qu'il est le Français le plus près du titre de champion. Ledoux aurait lui aussi sa chance, mais je ne pense pas qu'il arrive à la limite des bantams. S'il y arrive, ce ne sera pas un seul champion du monde, mais *deux* que vous aurez!

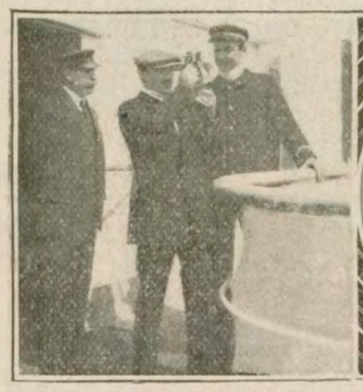
De toutes les réponses que nous publions, il résulte que Ledoux obtient une écrasante majorité. En ce qui me concerne, me voici bien embarrassé! Si je choisis Ledoux, j'aurai l'air de me rallier à l'avis du plus grand nombre. C'est pourquoi, et c'est la seule raison, mon choix se portera plutôt sur Bernard qui depuis la saison dernière semble complètement transformé, et sur de Ponthieu, dont les progrès n'ont pas été suffisamment mis en évidence.

JACQUES MORTANE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Un passage du Grand Prix National (le Saint-Léger Argentin) disputé à Buenos-Ayres sur 2.500 mètres et doté de 100.000 piastres. Il a été gagné par San Jorge, fils d'Old Man, le seul crack argentin Il battait deux fils du fameux Cyllène. San Jorge appartient à MM. Luro frères et était monté par le jockey D. Cardoso. De droite à gauche : Serpigo, San Jorge (1er), Charming (2e), Normando, Flores, Afilador, Balboa (4e), Chambertin, Hortelano, Cantaclaro, Sans Atout (3e), et Young Fellow.

Le jockey Cardoso qui gagna le Grand Prix National de Buenos-Ayres, où il montait San Jorge, produit de l'élevage argentin.



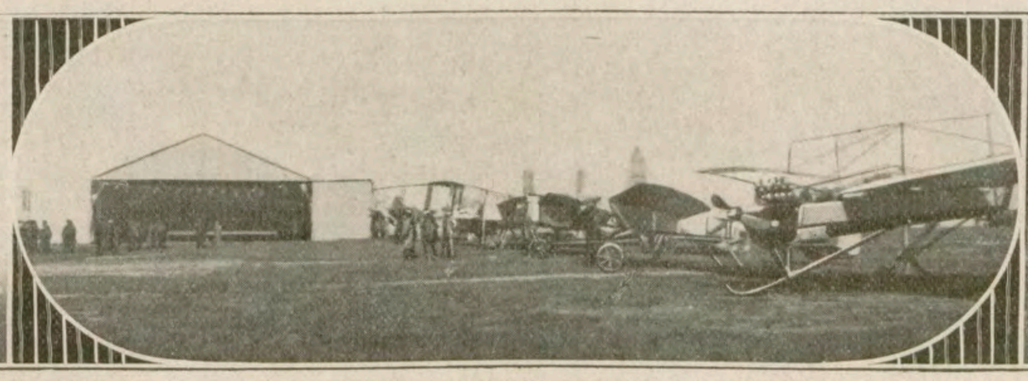
L'aviateur J. Védrines avant de faire de l'hydro-aéroplane, est allé s'entraîner à faire le point.

Chiquito de Cambo dans une partie de pelote basque, à Pau, s'est blessé en recevant la balle dans le flanc. Ces accidents arrivent assez souvent dans les matches disputés avec acharnement.

Blessé par la balle qui l'a frappé au flanc gauche, Chiquito de Cambo est transporté aussitôt à l'infirmerie. Le célèbre pelotari fut obligé de se tenir éloigné du fronton pendant quelque temps.

De gauche à droite : le lt de vaisseau de l'Escaille, le lt de Villepin, le sapeur Hélen et Ch. Nieuport.

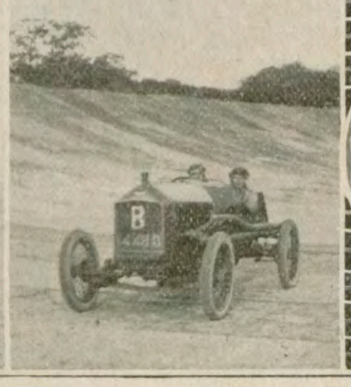
L'équipe première de rugby de l'Olympique de Marseille, qui a l'espoir de se bien classer cette année.



Le 8 septembre dernier, a été inauguré à Buenos-Ayres, l'école d'aviation militaire de la République Argentine. Notre photographie représente les appareils de cette école qui doit prendre une grande extension.

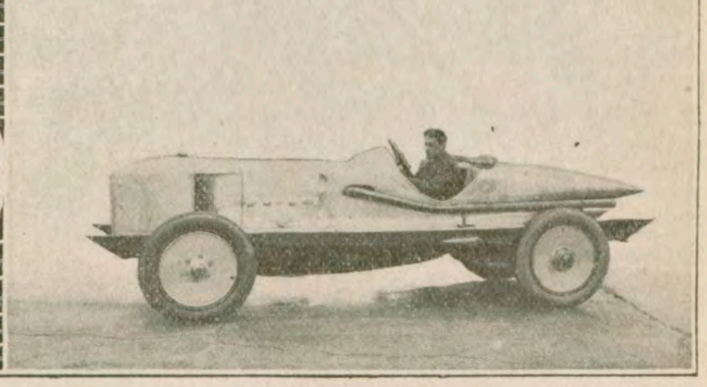
L'équipe première du Havre Athlétic-Club, l'un des meilleurs teams d'association de province.

Hélicoptère qui est en ce moment en Allemagne. Il vole comme une aviette !

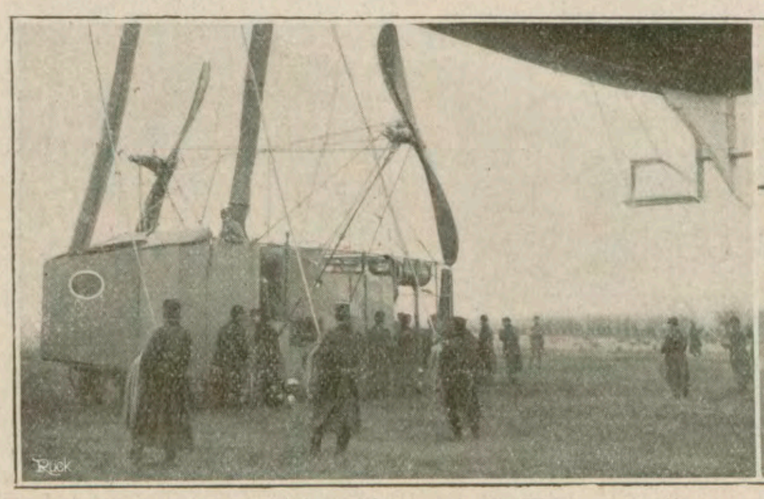


Christiaens bat le record de la 1/2 heure à Brookland, atteignant 165 kil. à l'heure.

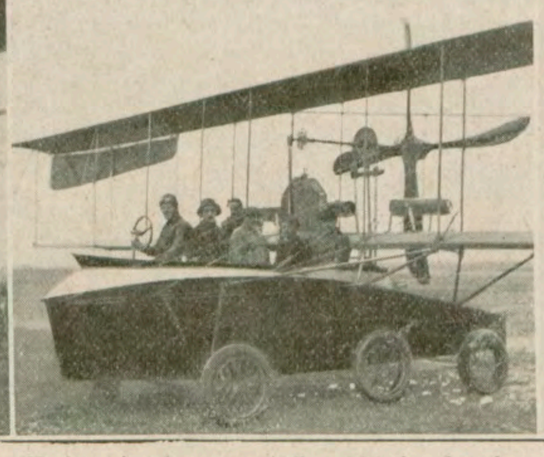
Le sport du base-ball est tellement en faveur en Amérique, que les jeunes employés y jouent même dans les rues.



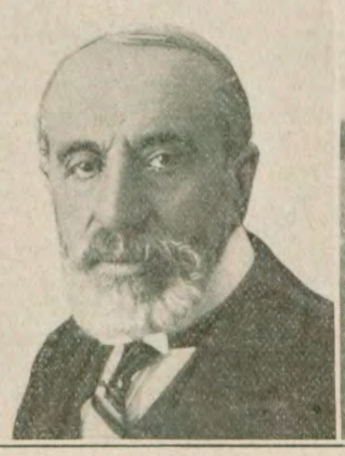
Percy Lambert qui à Brookland, a battu tous les records du monde de vitesse, atteignant une vitesse de 182 kilomètres à l'heure.



La nacelle du nouveau dirigeable français, le Fleurus, entièrement établi par l'autorité militaire. On procède en ce moment aux essais de cet aéronat, tissus Hutchison.



Hydro-aéroplane muni d'un 200 ch., dont les essais viennent d'être commencés à Issy-les-Moulineaux.



M. H. Deutsch de la Meurthe, qui vient d'être promu commandeur de la Légion d'honneur.

Jacquelin, au Concours de l'Aviette, apprend au constructeur Henry Farman à sauter en bicyclette.

HIPPISME

Les gagnants de 1912

Les changements du palmarès.

Nous avons vu, la semaine dernière, que, sur la liste des jockeys vainqueurs, cette année, il n'y avait pas eu de modification par rapport à l'année 1911, quant aux noms et à l'ordre des trois premiers.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne le palmarès des propriétaires gagnants. Nous bornerons notre examen aux douze écuries qui se classent en tête et, pourtant, nous nous trouverons en présence de toute une série de perturbations.

La première, c'est que l'écurie W.-K. Vanderbilt ait quitté le premier rang, qu'elle a occupé quatre années de suite. J'ai eu la curiosité de remonter à travers les statistiques antérieures, pour chercher le rôle tenu par cette grande écurie depuis ses débuts en France.

M. W.-K. VANDERBILT

Voici le résultat de ces recherches ;

En 1897, première apparition sur la liste des propriétaires gagnants avec un chiffre modeste de 11.150 francs : en 1898, ce chiffre s'élève à 17.520 francs ; puis, en 1899, il retombe à 10.000 francs ; en 1900, éclipse totale ; après cette période de tâtonnements, les douze dernières années montrent l'organisation de la victoire.

L'écurie occupe successivement :

En 1901, avec 136.358 francs, le dix-huitième rang ;
En 1902, avec 265.696 francs, le neuvième ;
En 1903, avec 279.338 francs, le sixième ;
En 1904, avec 286.249 francs, le cinquième ;
En 1905, avec 428.278 francs, le sixième ;
En 1906, avec 1.229 900 francs, le premier ;
En 1907, avec 328.635 francs, le sixième ;
En 1908, avec 1.314.077 francs, le premier ;
En 1909, avec 1.153.194 francs, le premier ;
En 1910, avec 1.018.802 francs, le premier ;
En 1911, avec 679.025 francs, le premier ;
En 1912, avec 409.385 francs, le cinquième.

Ce sont là des succès magnifiques, qui viennent récompenser un effort continu, harmonieusement réparti entre le haras et l'écurie de courses.

Le plus fort de ces chiffres ne bat pas le record des sommes gagnées en une année, record qui fut établi par l'écurie Edmond Blanc, lorsqu'en 1904 elle atteignit le total de 1.631.678 francs. C'est un résultat difficile à surpasser ; et pourtant, il aurait pu être éclipsé, dès l'année suivante, par la même écurie ; en effet, ses gains s'élevèrent à 1.469.009 francs. Mais ils auraient certainement dépassé les deux millions, si l'épidémie n'avait pas entravé la carrière de Jardy, d'Adam et de Val d'Or, ou même si un élève du haras, Finasseur, qui remporta 618.000 francs de prix, n'avait pas été vendu yearling à M. Michel Ephrussi.

Ces considérations historiques nous ont quelque peu éloigné du palmarès de cette année. Nous allons y revenir.

Par une de ces délicates attentions, qui demanderaient un effort d'attention de la part des humains, mais que la fortune aveugle réalise d'un coup de baguette, nous trouvons aujourd'hui, réunis à la place d'honneur, en la même personnalité, une jeune écurie, un nouveau commissaire des courses et un vieil élevage.

En effet, le baron Gourgaud, qui vient au premier rang avec 621.717 francs, ne fait courir que depuis 1907 : il a été élu cette année commissaire de la Société d'Encouragement ; quant à ses représentants, ils provenaient pour la plupart du lot des yearlings qu'il a achetés en 1910 à M. Aumont et qui avaient donc été élevés au haras de Victot.

Au second rang, tout près, avec 612 072 francs, c'est le baron Edouard de Rothschild, qui n'a encore jamais été aussi favorisé, puisque, en 1907, année de Sans Souci III, il n'occupait que la troisième place derrière MM. Caillault et Lieux.

Le propriétaire de Houli, M. Achille Fould, se classe au troisième rang avec un total de 510.870 francs ; cette ancienne écurie n'avait pas été à l'honneur depuis bien longtemps ; il faut remonter jusqu'à l'année 1899 pour la voir figurer parmi les douze premières, grâce à la carrière de Libaros, le vainqueur du Prix du Conseil Municipal, et d'ailleurs le père de Houli, le héros du Grand Prix.

La série des perturbations, que j'ai annoncées en commençant, se continue par l'apparition au quatrième rang de M. H.-B. Duryea, un propriétaire qui a émigré en France au moment où les mesures de prohibition ont été adoptées aux Etats-Unis. Il s'est installé complètement chez nous, amenant avec lui étalon et poulinières ; la première année de production de son haras lui fournit un magnifique résultat avec 429.515 francs de prix.

L'étonnement n'est pas moindre de trouver, au cinquième rang avec 409.385 francs et au sixième avec 371.905 fr., MM. W. K. Wanderbilt et Edmond Blanc, ces deux habitués de la première place. Il faut d'ailleurs ajouter tout de suite que le sort ne les a pas favorisés : le premier a vu ses deux champions, Montrose II et Pétulance, devenir presque indisponibles par suite de cornage ; quant au second, entre autres incidents, celui qui l'a privé, dans le Prix de Diane, d'une course dûment acquise, est encore présent à la mémoire de tous les sportsmen.

C'est précisément le bénéficiaire de cette erreur du jockey, le propriétaire de Qu'Elle est Belle, qui suit immmédiatement M. Edmond Blanc sur la liste. Président du Jockey-Club de New-York, propriétaire américain bien connu en Angleterre, M. Auguste Belmont est venu, lui aussi, installer un élevage en France. Ses débuts sont, comme ceux de M. Duryea, d'un heureux augure.

Au huitième rang, figure encore une nouvelle écurie, celle de M. San Miguel, qui, grâce à son excellent représentant, Gorgorito, remporte au total 311.675 francs de prix.

Vient ensuite M. Arthur Veil-Picard, qui prend la place de son frère, depuis que ce dernier, il n'y a pas longtemps, a décidé de se consacrer uniquement aux soins de l'élevage,

Enfin, au dixième rang, avec 301.067 francs, nous avons le plaisir de saluer la rentrée en lice de l'écurie sympathique de M. Caillault ; après avoir connu pendant longtemps les honneurs du palmarès, ce propriétaire avait paru s'intéresser moins sérieusement aux luttes de l'hippodrome ; espérons que bientôt, il reprendra aux tout premiers rangs la position qu'il a déjà si souvent occupée.

Après avoir, à propos des propriétaires gagnants, j'ai jonglé avec les centaines de milliers de francs, j'éprouve quelque honte à parler de ces malheureux éleveurs qui tiennent un peu la place réservée aux parents pauvres dans les familles ingrates. Le plus favorisé, c'est, avec 22.000 francs, M. Achille Fould, déjà nommé ; le second, M. Aumont, obtient 20.750 francs ; à partir du sixième on tombe à 10.000 francs pour passer à 6.000 en arrivant au onzième.

Parmi les dix premiers, on ne compte que deux éleveurs qui ne fassent pas courir : Mlle de Vanteaux et M. de Gasté, les éleveurs respectifs de Martial III et d'Impérial II.

RENÉ RIONDET.

L'écurie Wilmart

Ses pur-sang ont été vendus.

NESTOR WILMART — cet extraordinaire banquier belge, qui sut donner, à des titres faux, la valeur, passagère il est vrai, de titres régulièrement émis — court toujours ; il ne fera plus courir. Les nombreux pur sang qu'il possédait, en association avec M. Ashman, ont été vendus la semaine dernière. Il ne fut point nécessaire d'user, pour rassembler les sportsmen à la vente, d'une publicité énorme. Wilmart, en disparaissant, avait su attirer l'attention sur la dispersion de l'écurie qu'il avait fondée.

Il y avait là une soixantaine de pur sang qui, tous, avaient, sur leur propriétaire, l'avantage de posséder des papiers dûment légalisés. Et il y avait, aussi, pour assister à leur défilé — ils étaient présentés, montés — des sportsmen de tous les pays. Ils se montrèrent très prudents, et les enchères, pour animées qu'elles fussent, restèrent modestes. C'est ainsi que le plus gros prix fut atteint pour Mountain Chief, qui fut payé 15.900 francs. Pearl — que l'on vit sur nos hippodromes — fit 11.000 francs et En Colère, qui était dans le même cas, 5.400 francs. Tous trois, d'ailleurs, n'avaient que des titres modestes : leur propriétaire en possédait plus qu'eux. Il est vrai qu'ils étaient faux.

M. Gaston Dreyfus acheta Merlémont, 8.600 francs. Cette pouliche de deux ans, fille de Gorgos et de Mistoufle, restera sans doute en Belgique.

Les yearlings provoquèrent plus particulièrement la curiosité. Le joyeux Nestor Wilmart, qui appela l'un d'eux Prince des Poireaux — ironie judicieuse — avait employé, pour désigner les représentants de la nouvelle génération, les vocables les plus gracieux ; et la lecture du catalogue rappelait singulièrement la lecture d'un palmarès d'exposition horticole : Robinier Rose parut peu tentant, non plus qu'Œillet, Myrte, Sauge, Pâquerette, Menthe et Luzerne.

Le bilan de l'exploitation de l'écurie, au cours de dix années d'association, vient d'être établi. Le déficit constaté n'atteint pas 90.000 francs, soit 9.000 francs par an. C'est peu : et il est, en France, bien des propriétaires qu'un pareil résultat satisferait pleinement. Cette perte, d'ailleurs, devait laisser Wilmart assez indifférent. Il savait que ce qui s'en va par la flûte revient par le tambour.

RENÉ BIERRE.

Les courses d'obstacles

Inquisitif est un bon steeple-chaser.

Nous avons eu, dimanche, à Auteuil, quelques courses fort intéressantes. Elles n'ont pas donné précisément ce qu'on en attendait, mais elles n'en ont pas été pour cela plus mauvaises. Dans le Prix Magne, on s'apprêtait à constater les progrès de Nickel. On était curieux surtout de voir comment se comporterait Rosely, le brillant vainqueur du Prix Finot et du Prix Varaville, ramené après son double distancement au rang de simple maiden. Que valait-il au juste ? Dans quelle mesure les fameux stimulants découverts dans sa salive l'avaient-ils transformé ? C'était la fameuse question du doping, ou plutôt celle de son degré d'efficacité qui se trouvait encore une fois posée. De ce côté, on a été déçu, provisoirement, du moins, car Rosely est tombé au premier obstacle. Restait Nickel, qui a mené jusqu'à l'avant-dernière haie, qui a paru quelque temps même ensuite très bien en course, mais qui s'est rendu à la haie finale sans discussion. Son jockey, a-t on dit, a quelque peu abusé de lui dans le parcours. Il a eu une course plus dure que les autres. C'est possible. Il est douteux, pourtant, qu'on ait beaucoup mieux réussi en le contrariant dans son action. Dimanche, il avait produit une meilleure impression, revenant à la fin, assez courageusement, semblait-il, sur des concurrents qui l'avaient dépassé avant la dernière haie.

C'est Oiselette qui a gagné, battant d'une encolure Galafron. Sa victoire est une très bonne note pour Ben y Gloe qui la précédait quelques jours auparavant à Enghien. Il serait injuste de méconnaître son mérite qui est sérieux. Mais il est douteux qu'elle se retrouve jamais dans les mêmes conditions de poids devant son runner up Galafron. Il est, au contraire, probable que le poulain de M. James Hennessy, qui recevait d'elle six livres, pourra lui en rendre autant et même davantage dans un avenir prochain.

J'ai dit plus haut que la curiosité qui s'attachait à Rosely n'avait été que provisoirement déçue. Le poulain de M. Descazeaux s'est, en effet, présenté dans le Prix Richard Hennessy et, cette fois, il a fourni une course parfaitement régulière sur laquelle on peut le juger. Il a battu d'assez loin Marteau II, et de plus loin encore La Topaze. Mais Marteau II n'est qu'une utilité et La Topaze n'est plus ce qu'elle était à l'époque du Prix Congress ; et il a succombé contre Inquisitif qui l'a battu de dix à douze livres environ. C'est très honorable, sans plus, et, ce qu'il était normalement permis d'attendre, les effets du doping diffèrent sensiblement selon le tempérament des animaux auxquels on l'applique. Mais, en aucun cas, il ne fait un crack d'un mauvais cheval. Si dopé fut-il, pour le Prix Finot ou le Prix Varaville, on pouvait être certain, après son succès, qu'il y avait en lui quelque étoffe. Sa course de dimanche remet les choses au point. Mais qu'Inquisitif, par exemple, eût été comme Faustine II, victime d'un accident, de quelle illusion n'étions-nous pas encore victimes ? Rosely gagnait facilement ; on eut admiré la chance de M. Descazeaux qui, victime d'un accroc dans un prix de 15.000 francs, en enlevait un de 50.000 sans y penser ; et on était impressionné par la victoire de Rosely, qui « ne bat pas grand'chose », eut-on dit, mais qui le fait d'une façon si impressionnante !

Mais Inquisitif est là, très heureusement. Que vaut-il exactement lui-même ? On n'en sait rien. Il n'a jamais battu que des animaux de second ordre. Pour la première fois, dimanche, une occasion s'offrait pour lui de se mesurer avec un sujet de première place, l'excellente Faustine II, la gagnante du Prix Congress. Mais nous ne sommes pas, en fait, plus avancés qu'auparavant, Faustine II ayant culbuté à la rivière des Tribunes. On peut dire toutefois qu'Inquisitif est un steeple-chaser sérieux. Gagner quatre steeple-chases d'affilée et plaisamment est le fait d'un bon cheval.

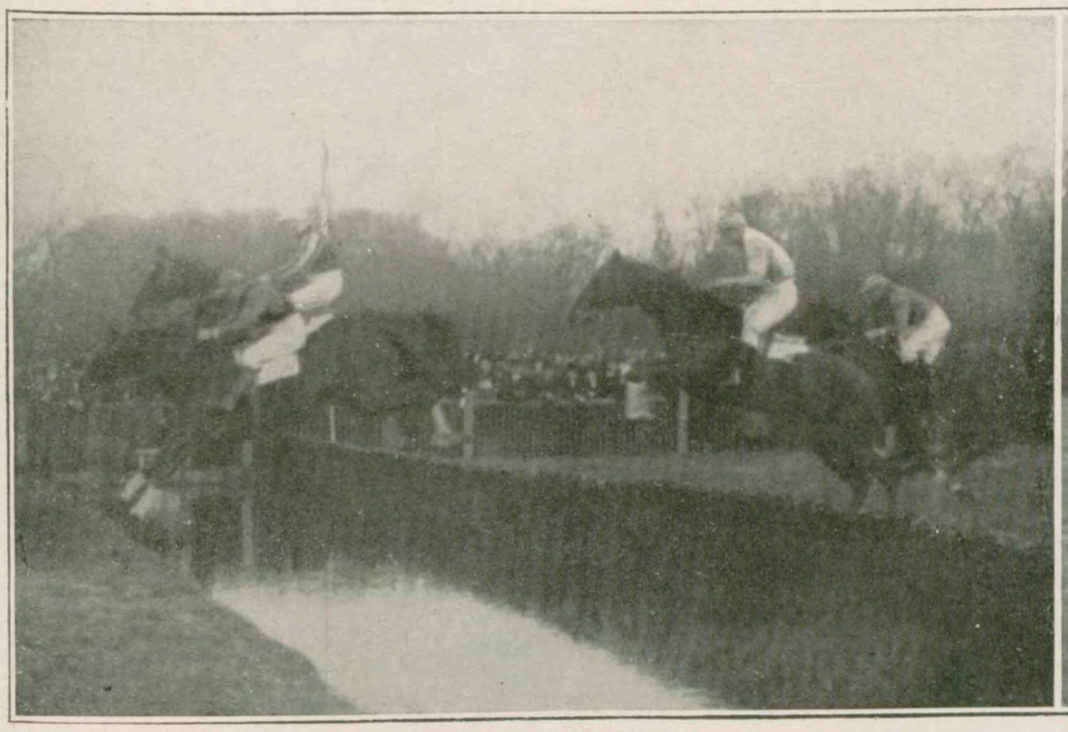
STUART.

Poignée de nouvelles.

Aujourd'hui, le Comité Consultatif permanent des Courses se réunira à 2 h. 1/2 au ministère de l'Agriculture. Le rapport de M. Caillault sur le privilège de certaines sociétés de faire courir sans concurrence sera examiné, ainsi que ceux sur la question du doping.

— Le baron G. Springer vient en tête de liste des propriétaires gagnants en Autriche-Hongrie, avec un total de 687.685 couronnes contre 401.960 en 1911, battant ainsi son propre record et dépassant de beaucoup la somme la plus élevée enregistrée jusqu'ici en Autriche.

LE DIMANCHE A AUTEUIL



LE PRIX RICHARD HENNESSY (Steeple, 3.500 m. 30.000 fr.).
Dans les tournants, Inquisitif, Marteau II, Rosely et Topaze étaient détachés. Sur le plat, Inquisitif avait l'avantage et l'emportait d'une longueur sur Rosely, Marteau II était troisième à huit longueurs.

LE PRIX DE CHANTILLY (Steeple, 5.000 m., 15.000 fr.).
Or du Rhin III et Hoche prenaient la tête. A la rivière des tribunes, Hoche, Les Aldudes, Or du Rhin III et le Balafré II étaient les premiers. Hoche tombait. Au huit, Ratafia II, Le Balafré II et Or du Rhin III menaient.

LA HAIE DU PAVILLON DANS LE PRIX MAGNE (Haies, 3.100 m. 15.000 fr.).
A la première haie, Rosely tombait. Aux tribunes, Nickel, Galafron, Eleusis II, Memnon et Cancan II étaient dans cet ordre. A la dernière haie, Nickel, Oiselette, Tripot II et Galafron menaient. Sur le plat, Oiselette se détachait et l'emportait d'une encolure sur Galafron. Nickel était troisième à une demi-longueur.

LE SAUT DU MUR EN PIERRES DANS LE PRIX DE CHANTILLY
Dans les tournants, Port au Prince se rapprochait, mais fléchissait à la dernière haie. Malgré les efforts du Balafré II, Ratafia II l'emportait de trois quarts de longueur. Port au Prince était troisième à six longueurs devant Or du Rhin III. — En médaillon, on rapporte Heath qui s'est blessé en tombant dans le Prix Magne avec Rosely.

LA PÊCHE AU LANCER

M. DECANTELLE

M, Decantelle, recordman du monde du lancer du moulinet de 70 grammes, se classa second derrière M. Bergès, avec 89 mètres.

M. DEICHES

M. Deiches prit la première place du concours du lancer du moulinet de 7 gr. 5, juniors, avec 46 m 30 devant M. Bergès.

M. BOUGLÉ

M. Bouglé, vice-président du Casting Club de France, premier du lancer du moulinet de 7 gr. 5 et du concours de précision.

M. BERGÈS

M. Bergès, commissaire général, triompha du recordman du monde dans le lancer du moulinet de 70 grammes avec 90 m. 50.

PENDANT LE CONCOURS

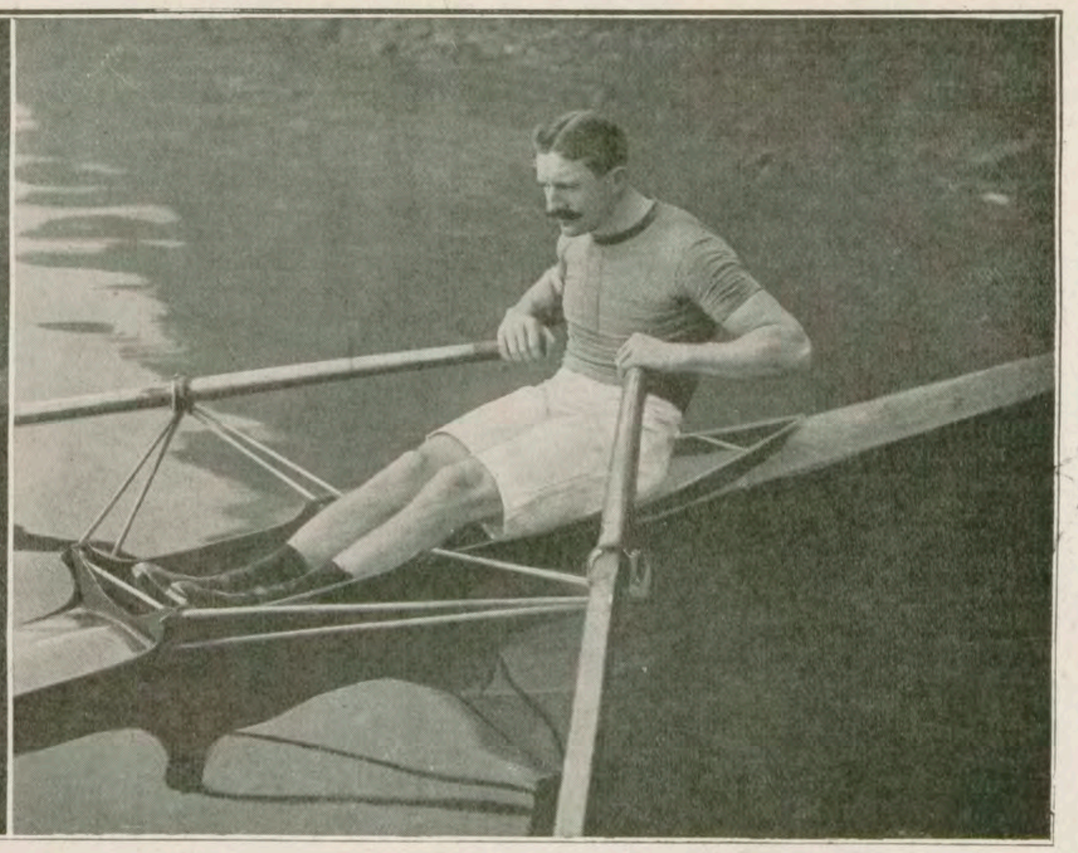
Dimanche et lundi, sur la pelouse de Buffalo, ont été organisées de grandes épreuves de pêche au lancer, qui remportèrent le plus vif succès.

M. HUGUES

M. Hugues, concurrent anglais, gagna l'épreuve de précision du lancer du moulinet de 15 gr. et fut deuxième du moulinet de 7 gr. 5.

LE DÉGAGER, BONNE POSITION

Le sculler dégage, suivant les bons principes, le buste renversé à l'inclinaison voulue, les épaules en arrière, les coudes au corps, la tête droite.



LE DÉGAGER, MAUVAISE POSITION

Dos vouté, tête basse, coudes en dehors, épaules en avant donnent au dégager une allure lourde, pesante et influent fâcheusement sur la vitesse du bateau.

ROWING

Le coup d'aviron (1)

Essai technique sur le coup d'aviron.

(Suite)

[Alexandre Lein, dans ses précédents articles, exposait la situation du rowing français et les causes de la pénurie de bons rameurs dont ce sport souffre chez nous.

Il finit aujourd'hui d'examiner cette question et dégage des données acquises sur le coup d'aviron, les grandes lignes de la théorie dont doivent s'inspirer les jeunes débutants.]

Quel moment peut être mieux choisi pour se donner tout entier à une chose qui vous intéresse, que celui où l'on se sent attiré vers elle par un enthousiasme sur la sincérité duquel il n'y a aucun doute à avoir ?

Et puis, tout prédispose à bien faire : pas de souci, pas de préoccupations douloureuses, pas de ces inquiétudes angoissantes qui s'imposent par la suite et quelquefois bien prématurément. A cet âge heureux, le jeune rameur peut, comme on dit, « être tout à son affaire », il se trouve dans des dispositions physiques et mentales qui le lui permettent. C'est le moment d'en profiter ; et d'en profiter tant et plus.

Mais il faut prendre un peu d'empire sur soi-même et vouloir. Vouloir quoi ? D'abord, ne pas vouloir aller trop vite. Mauvaise affaire que de brûler les étapes. Ces étapes, qu'il faut avoir la sagesse de parcourir en travaillant à soigner son coup d'aviron, à toujours le perfectionner en s'observant sans cesse et en se surveillant sans relâche, sont celles que le jeune rameur doit parcourir depuis le moment où il prend place, pour la première fois, dans un bateau, jusqu'à celui où il rame assez bien — ou croit assez bien ramer, car combien en est-il qui se connaissent mal ? — pour s'aligner en course.

Malheureusemeni la jeunesse est impatiente ; elle ne sait pas attendre. Il lui faut céder à ses désirs ; elle est incapable de leur résister, c'est peine perdue que de vouloir l'y aider. Et c'est ainsi qu'à peine « dégrossi », n'ayant encore qu'une connaissance plus qu'embryonnaire du coup d'aviron, le jeune débutant estime qu'il en sait assez pour battre ses camarades du club d'à-côté. La sagesse la plus élémentaire lui commanderait de rester tranquille, car livré à lui-même, et préoccupé, naturellement, de faire avancer son bateau le plus vite possible, il rame n'importe comment. Et c'est un joli gâchis. Ah ! ce n'est pas alors qu'il se préoccupe d'appliquer les principes que le capitaine d'entraînement ou l'instructeur qui s'est donné à tâche de le former, lui ont inculqués ! Quant à chapitrer au retour l'élève récalcitrant, quant à vouloir lui démontrer l'erreur qu'il commet de n'en vouloir faire qu'à sa tête, ne vous y essayez qu'avec la plus grande modération. Si vous vous montrez sévère, vous fauchez les illusions du jeune homme. Si c'est un impulsif, s'il cède volontiers au sentiment du moment, vous risquez de refroidir son enthousiasme pour le rowing, ce dont il faut bien se garder, par ces temps ingrats où la disette des rameurs se fait cruellement sentir. En réalité, il est extrêmement difficile de concilier deux choses qui ne sont pas faites pour aller ensemble : l'impatience des jeunes rameurs et la nécessité impérieuse, inéluctable, de ne pas les laisser prématurément n'en faire qu'à leur guise.

Une étude approfondie de la technique du coup d'aviron exige, on le conçoit facilement, une place beaucoup plus importante que celle dont nous disposons ici, C'est pourquoi nous avons désigné les articles consacrés à cette question sous l'appellation générique d'« essai ». Mais cet essai, si simple soit-il, permet de dégager les notions fondamentales dont un rameur peut s'inspirer, si toutefois il a à cœur d'acquérir le style souple, élégant, léger et puissant à la fois par lequel il pourra fournir la vitesse maximum que ses moyens physiques peuvent lui permettre de réaliser.

Exemple, sans citer aucun nom cela va sans-dire : Combien parmi les rameurs les plus notoires en est-il comptant de brillants succès en course, de qui l'on dit couramment : « quel dommage que ce garçon, si bien doué, manque de style, et pourquoi diable ne fait-il rien pour améliorer sa manière ? »

En rowing, il se produit un fait assez curieux et auquel beaucoup de jeunes gens ne réfléchissent pas assez : c'est que l'aviron est de tous les sports celui dans lequel il est impossible d'utiliser intégralement les moyens physiques dont on dispose, si on ne s'astreint pas à plier ceux-ci à un style déterminé qui, lui, permet à la mécanique de fournir tout ce qu'elle peut donner. En d'autres termes, tout en s'imaginant que l'on dépense la totalité des ressources qu'on possède en soi, on en utilise en réalité qu'une partie — plus ou moins importante, soit — mais, on en perd une autre qui demeure quantité négative parce que la façon dont les rouages fonctionnent ne lui permet pas de se manifester.

L'INTELLIGENCE COLLABORE AVEC LA FORCE

S'il est vrai que les moyens physiques naturels sont un précieux auxiliaire pour le rameur, j'ose affirmer que son intelligence joue un rôle important dans la question. Quoiqu'on fasse dans la vie, cette vérité élémentaire apparaît : si l'on veut bien faire, il faut se rendre compte de la façon dont on agit. La force, l'énergie, l'endurance sont des qualités admirables quand elles se manifestent avec cette belle ardeur qui est l'enviable privilège de la jeunesse. Mais, si séduisantes soient-elles, elles ne gagnent pas, en rowing, à être lâchées en liberté, débridées, au caprice de leur impétuosité généreuse. Mauvais calcul que de les laisser ainsi livrées à elles-mêmes ! Et à quel résultat trompeur, conduit cette conception irréfléchie ! C'est très joli de céder à son tempérament ; mais quand on le laisse se déchaîner sans contrôle qui sait où il vous mène ?

C'est pourquoi, l'intelligence a ici partie liée avec les moyens physiques, et leur association doit être étroite, intime lorsque le jeune rameur fait ses toutes premières armes.

La force, c'est très joli, mais en bateau — j'entends en bateau de course — ce qu'elle a de mieux à faire, c'est de se tenir tranquille, n'intervenir qu'au moment où on a besoin d'elle. Elle a un rôle dans la pièce, un rôle important, mais elle ne la joue pas à elle seule. Elle a d'autres partenaires, aussi intéressants qu'elle. Quand c'est à son tour de parler, qu'elle parle. Quand elle doit se taire, qu'elle s'efface.

L'erreur commune à beaucoup de jeunes débutants, c'est de vouloir — qu'on excuse cette expression triviale, mais d'usage courant en sport — c'est de vouloir « en mettre ». Quand « ils en ont mis », ils s'imaginent avoir solutionné le problème.

Si la force matérielle, la seule force musculaire était l'unique facteur de la vitesse d'un bateau de course, l'athlète qui détient le record de l'arracher en barre à sphères serait imbattable en skiff.

Or, même très entraîné, il y aurait beaucoup de chances pour qu'il fût battu par un humble petit débutant qui n'en serait qu'à ses premières sorties.

Si je mets en garde les débutants contre un usage immodéré de la force musculaire, il va sans dire que je ne commets pas l'hérésie d'en nier la valeur. Je l'apprécie comme il convient, surtout quand le rameur qui la possède est de grande taille.

Je n'attire l'attention que sur la nécessité de n'en faire usage qu'au moment opportun, quand elle a sa raison d'être.

Sans aucun doute, si elle se manifeste quand il ne le faut pas, d'utile qu'elle était, elle devient nuisible. Le coup d'aviron doit être fait d'un dosage savant de vigueur, de souplesse et d'un élément duquel on ne paraît, en général, se soucier que médiocrement : la légèreté. C'est une habileté d'une subtilité assez rare que d'alléger un bateau. Or, on oublie trop volontiers que la nécessité s'en impose, si l'on veut aller vite. Et là surgit encore une difficulté que le travail, l'entraînement raisonnés permettent de vaincre. Nous allons la signaler à son heure.

L'art de bien ramer — car c'est un art — ne s'acquiert pas en commentant les théories, fussent-elles les plus belles du monde. Les leçons de choses pratiques sont infiniment préférables, mais il n'en demeure pas moins utile d'éveiller préalablement l'attention des jeunes débutants sur certaines particularités qu'ils négligent déterminent quand ils ont l'aviron en main, tout préoccupés qu'ils sont de manifester leur enthousiasme par une dépense irraisonnée d'énergie.

DEUX PHASES DANS LE COUP D'AVIRON

On peut dire que le coup d'aviron est composé de deux phases essentielles : l'une est celle qui se traduit par un travail utile, le travail mécanique qui fait avancer le bateau ; l'autre comporte les mouvements qui, loin d'avoir une action propulsive, nuisent au contraire à celle-ci et se présentent dès lors comme particulièrement gênants.

La logique la plus élémentaire commande donc de tirer le meilleur parti de cette période utile du coup d'aviron et d'escamoter, dans la plus large mesure du possible, les inconvénients qu'entraînent fatalement avec eux les mouvements qui contribuent à diminuer la vitesse propulsive imprimée à l'embarcation.

C'est cette façon adroite de régler la mécanique qu'on appelle le « style », et c'est pourquoi il est facile de comprendre qu'en fait de style, il n'en est qu'un et un seul, c'est celui qui vous permet d'obtenir ce résultat : utilisation maximum du travail utile, atténuation maximum des effets inévitables

(1) Voir les nos 739 et 740.

et déterminément contraires. C'est la recherche de la perfection dans deux manifestations opposées, et c'est là le grand style.

C'est au service de ce style que chacun met les moyens physiques que la nature lui a donnés. Ces moyens varient naturellement avec les sujets ; les uns sont supérieurement doués, d'autres le sont moins et toute la subtilité du professeur tend précisément à faire travailler les moyens physiques de son élève, afin d'en retirer le maximum possible, dans ce style qui est un et immuable, et duquel il ne doit pas s'écarter, parce que c'est grâce à lui qu'il tirera le meilleur rendement de l'effort mécanique qu'il produira. C'est ainsi qu'il arrivera au maximum de la vitesse qu'il peut réaliser.

Un rameur, ainsi formé, peut avoir les plus légitimes espérances de fournir une carrière sportive intéressante et marquée par de flatteuses victoires.

Evidemment, lorsque deux hommes en présence, rament l'un et l'autre d'un style également pur, il est évident que la victoire appartient à celui dont les moyens physiques complets sont supérieurs.

Qu'entendons-nous par moyens physiques complets ? Il ne s'agit pas des seuls moyens mécaniques, athlétiques, mais aussi de la saine qualité de l'organisme en général, qui permet à ces moyens de se manifester dans toute leur plénitude. Un athlète, admirablement musclé, qui pécherait, par exemple, par le souffle, disposerait d'avantages physiques, dont il ne trouverait pas l'utilisation complète.

Il n'y a, en ce cas, rien à faire contre les généreux caprices de la nature. Mais, et c'est là ce que les jeunes rameurs devraient comprendre, c'est que la pureté de style permet à un homme physiquement inférieur, d'en battre un autre, beaucoup mieux doué, mais qui ne sachant pas ramer, ne sait pas tirer parti de ses moyens.

Des victoires ainsi acquises sont impressionnantes et séduisantes aussi, parce que, voyez-vous, ce qui est réellement joli, caresse toujours le regard. Quand un coup d'aviron « a de la race », il classe son homme ; le profane, qui est là sur la berge, peut n'y rien connaître, il y est quand même sensible ; il est pris par la beauté du geste, si celui-ci a une indéniable saveur artistique.

Le coup d'aviron se présente donc sous deux aspects : un aspect utile et un autre qui ne l'est pas et par lequel, il faut bien passer.

Le mélange — l'alternance plutôt — des temps utiles et de ceux qui sont gênants, complique évidemment le problème, mais il ne faudrait pas non plus présenter celui-ci sous un aspect tellement difficile que les jeunes gens, enclins à faire du rowing, fussent tentés de céder à cette réflexion : « Tout cela paraît trop compliqué pour moi, jamais je n'y arriverai ».

Veulent-ils permettre à mon expérience de leur dire que ce problème du coup d'aviron, c'est eux qui le compliquent sans s'en douter. Ils le compliquent par leur impatience, par leur manque de persévérance, par ce terrible désir d'aller trop vite qui les tenaille, par cette force irrésistible qui les pousse à prendre, avant l'heure, le large, et leur indépendance en même temps. La mécanique n'est pas réglée chez eux avec une sûreté suffisante pour qu'ils puissent se permettre de rester livrés à eux-mêmes. Alors, tous ces rouages, qui ne sont pas encore rigoureusement au point et dont le fonctionnement echappe à toute surveillance, ne tardent pas à se dérégler. Quelle affaire d'état, par la suite, quand il faut tout remettre en place chez de jeunes affranchis qui ont goûté la joie de s'en aller ramer, seuls, en liberté !

Ils oublient facilement ou ne tiennent pas compte des principes essentiels qu'on leur a inculqués, le « pourquoi ceci » et « pas cela » qu'il est permis de résumer par les données suivantes :

LES TEMPS DU COUP D'AVIRON

La théorie décompose le coup d'aviron, le scande, en une série de temps qui, dans la pratique, sont intimement liés les uns aux autres et forment un tout homogène. C'est ainsi qu'en suivant le mouvement de la pelle depuis le moment où elle entre dans l'eau jusqu'à celui où elle y revient, après avoir effectué son parcours utile à la propulsion du bateau et son parcours inutile à celle-ci, on voit qu'elle passe par ces phases :

L'engager, mouvement contraire.
L'attaque, travail utile.
La passée dans l'eau, travail utile.
Le dégager, mouvement contraire.

Le retour à la position d'attaque, mouvement par lequel le rameur se déplace dans un sens contraire à celui dans lequel avance le bateau et qui se traduit par deux effets opposés : le premier, dû au glissement même sur la coulisse, et qui n'est pas nuisible à la vitesse du bateau s'il est accompli avec la souplesse et avec la légèreté voulues ; le second, qui est l'arrivée du rameur à fin de course sur la coulisse, produit, par l'arrêt immédiat de la lancée un temps qui vient s'opposer à l'élan de l'embarcation.

Mettre en mouvement la machine humaine pour faire accomplir à l'aviron le périple qu'il doit parcourir, n'est pas en soi une chose bien compliquée, mais ce qui est difficile et nécessite un apprentissage sérieux, c'est de retirer de ce travail mécanique le maximum d'utilisation, cette utilisation se manifestant sous forme de vitesse.

Or, ce résultat ne s'obtient que si les différents rouages en fonctions, poignets, bras, épaules, reins, jambes, accomplissent les stricts mouvements qu'ils doivent faire, c'est-à-dire des mouvements utiles en évinçant complètement ceux qui ne le sont pas.

On voudra bien admettre qu'un débutant, encore qu'il témoigne des plus heureuses dispositions, n'a pas la science du coup d'aviron infuse. Il est même certain qu'il a tout à apprendre, et la première chose à faire est de le mettre d'aplomb.

Pour redresser ses torts avec plus de sûreté, la meilleure chose est de pouvoir l'approcher. On peut ainsi corriger une position défectueuse du poignet, des épaules, des mains. Lorsque, assis à la barre, on est en bateau avec lui, les observations sont verbales, on ne peut corriger à la main une attitude fâcheuse, nuisible à la qualité du style ; on ne peut tourner autour de lui pour l'examiner sous toutes les faces.

L'importance des premières leçons est telle qu'il y a pourtant intérêt à ce que celles-ci soient données avec la plus grande minutie. C'est pourquoi, il est précieux, quand on peut le faire, de commencer le débutant sur une espèce de ponton fixe sur lequel on prend place soi-même. Un aviron, dont la pelle est suffisamment ajourée, dispositif expliqué par le changement de point d'appui pour laisser glisser l'eau, constitue le « bout de bois » avec lequel il fait ses premières armes.

C'est ainsi qu'en ayant le néophyte sous la main, c'est le cas de le dire, on peut l'habituer à s'asseoir, bien en équilibre, dans une position correcte du corps, les mains bien en place, les épaules et la tête aussi, à caler ses pieds sur la barre de pieds, tout naturellement, sans crispation des doigts, sans tension musculaire inutile. Lorsque, immobile, il est bien en place, on le met en mouvement, et comme on peut l'approcher, le toucher, rectifier de la main une position mauvaise qu'une tendance naturelle a fait prendre et qui doit disparaître au plus vite, on lui apprend à s'allonger sans baisser les épaules, sans buter sur son aviron.

C'est là, quand on l'a bien à soi, qu'on s'attache à lui inculquer, par la pratique et par la théorie, en lui en expliquant la raison, ce principe fondamental que tous les mouvements qu'il est forcé d'exécuter, aussi bien ceux qui constituent un travail utile que les autres qu'il ne peut éviter, doivent être accomplis dans le sens le plus horizontal possible ; tout mouvement vertical devant être évité parce qu'il a pour effet de sortir le bateau de sa ligne d'eau et, par une action reflexe très compréhensible, de déplacer la pelle pendant la période utile de son travail, ce qu'elle ne doit pas faire, puisqu'il est démontré au contraire qu'elle doit être immergée au même niveau pendant toute la durée de la passée dans l'eau. C'est ainsi qu'on est mieux à même que n'importe comment de tenir la main à ce qu'il déplace les siennes, comme il doit le faire, c'est-à-dire en les conservant à la même hauteur, toujours en vertu de ce principe précédemment émis de la recherche des mouvements aussi strictement horizontaux que possible.

LE PONTON D'ÉTUDE

Sur ce ponton d'étude, il n'apprend pas à ramer au sens positif du mot, mais il prélude heureusement à son éducation de rameur, en apprenant à régler, sans en faire usage, les positions mécaniques telles qu'il devra les respecter pour bien ramer. Il apprendra aussi à s'alléger, à ne jamais s'appesantir, ni tasser sur ses rames parce que c'est contraire aux manifestations de vitesse et de souplesse, si essentiellement indispensables à la qualité du coup d'aviron et par conséquent à la pureté du style. Et il sera facile de lui faire comprendre que ce souci de s'alléger doit le conduire à le faire non pas d'une façon intermittente mais permanente et toujours égale.

Nourri de ces préceptes fondamentaux si foncièrement utiles, et si négligés la plupart du temps parce que l'élève s'y prête mal, il pourra passer à une phase plus agréable de son apprentissage en continuant ses classes sur banc fixe, dans un bateau stable, une yole à deux, de mer, par exemple. C'est là qu'il apprendra à trouver son équilibre, et qu'on pourra lui faire étudier les différentes phases du coup d'aviron, l'attaque, la passée dans l'eau, le dégager et le retour sur l'avant. Il sera autorisé à s'installer sur un siège à coulisse dès qu'il témoignera d'un acquis permettant de ne pas le laisser s'éterniser sur le banc fixe de ses débuts.

Pendant cette période qu'on pourrait qualifier de préparatoire, il aura eu tout le loisir de comprendre que le grand art de ramer, consiste à lancer le bateau le plus vite possible et à l'arrêter le moins possible aussi.

Pour lancer le bateau le plus vite possible, il faut que la pelle agisse sur le meilleur point d'appui possible. Un point d'appui qui serait fixe répondrait à cette définition. Or, l'eau est un point d'appui mobile et la première difficulté consiste donc à le rendre le moins mobile possible. C'est par la façon d'attaquer la masse liquide qu'on obtient ce résultat. Le mot « attaque » n'est pas absolument celui qui convient à l'action de la pelle ou moment où elle s'appuie sur la nappe d'eau. Il n'y a pas en réalité « attaque » mais « prise » de la masse d'eau. Cette remarque faite, continuons d'utiliser un mot consacré par l'usage. Si l'eau est attaquée mollement, chaque molécule a le temps de transmettre à sa suivante immédiate l'impulsion qu'elle reçoit. Celle-ci la communique à la suivante et ainsi de suite, si bien que finalement la pelle agit sur un point d'appui qui fuit devant elle et sur lequel elle ne peut agir en force, parce qu'elle n'a pas d'autorité. Il importe donc que l'attaque soit brusque, franche, que la masse d'eau se trouve saisie et que cette attaque spontanée par laquelle elle est surprise avant d'avoir pu céder à la pression qu'elle reçoit, permette à la pelle de trouver un point d'appui suffisamment stable, non seulement pour permettre de lancer le bateau avec la plus grande rapidité possible à cet instant même de l'attaque, mais encore pendant toute la période durant laquelle l'aviron sollicite le point d'appui qu'elle a cherché, c'est-à-dire pendant toute la passée dans l'eau qui de son côté doit s'étendre le plus possible, parce qu'il y a intérêt à prolonger le plus possible le travail utile de la pelle.

La pression ainsi exercée par la pelle doit être conservée jusqu'à ce qu'elle ait fini d'accomplir son travail utile, et pour obtenir ce résultat, cette pression continue nécessite un accroissement constant de la vitesse du bras de levier de l'aviron qui permet d'accentuer parallèlement la vitesse du bateau jusqu'à la fin du coup d'aviron.

Si l'eau doit être saisie, encore faut-il que ce soit habilement, et c'est pourquoi il faut esquiver les inconvénients du mouvement que précède l'attaque effective, l'engager. L'engager c'est le fait d'immerger la pelle, dans l'eau. C'est un mouvement qu'il importe d'escamoter avec subtilité, parce que non seulement il ne contribue pas à lancer le bateau, mais il peut nuire à la qualité de l'attaque s'il est mal fait. L'eau ne doit pas être frappée par la pelle au moment où celle-ci se prépare à la saisir. La pelle, verticalement immergée, doit s'insinuer habilement dans la nappe liquide par une adroite élévation des mains, et le meilleur moyen de laisser à celles-ci la légèreté voulue, est de ne pas appuyer sur les manches des avirons. Tout effort contribuant à faire entrer la pelle dans l'eau entraîne à frapper cette dernière et s'oppose à la rapidité d'exécution du mouvement.

Entrée verticalement dans l'eau, la pelle doit conserver cette position pendant tout son travail, et sortir de même. Pendant toute la durée de la passée dans l'eau la pelle doit se tenir à une profondeur constante et c'est aux mains qui la dirigent d'y veiller. Elles n'ont qu'une chose à faire pour cela : c'est de se mouvoir du commencement à la fin dans un plan rigoureusement horizontal. Même quand elles accomplissent strictement ainsi leur travail, il arrive quelquefois, grâce à l'impulsion, qu'à la fin de la passée, elles paraissent remonter légèrement. Illusion d'optique qui tient à la position renversée du corps. En réalité, elles finissent bien le tirer à la même hauteur. Ce travail des mains, ce déplacement, suivant l'horizontale, implique donc l'obligation de conserver le dessus des mains absolument horizontal, jusqu'à la fin du tirer, pour pouvoir conserver à la pelle sa verticalité. Ceci implique la nécessité d'une grande souplesse de poignet et, pour que cette souplesse puisse se manifester, il importe d'éviter toute contraction, comme par exemple, celle qui résulterait fatalement d'une crispation des doigts sur les manches des avirons. Et si tout changement du niveau auquel travaille la pelle pendant la période de la passée dans l'eau est nuisible parce qu'il y a abandon momentané du point d'appui sur lequel elle agit, tout mouvement de la pelle tendant à l'écarter de la perpendiculaire est mauvais parce que, quand la pelle tourne elle ne travaille plus, et ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de la retirer de là où elle est et de donner un nouveau coup d'aviron susceptible d'être utile à quelque chose. Persévérer sur une position inclinée serait insister sur une faute.

(A suivre) ALEXANDRE LEIN.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, 12-13, imp. Ronsin, Paris.